Боевые маршруты

Фёдор Петрович Полынин

SHOUT
SHARE
IT

- Полынин Фёдор Петрович
  - ○

Полынин Фёдор Петрович
Боевые маршруты

Полынин Фёдор Петрович
Боевые маршруты

Аннотация издательства: Автор книги - генерал-полковник авиации, известный советский лётчик и военачальник. Боевое крещение он получил ещё в небе Китая, когда вместе с другими нашими добровольцами помогал китайскому народу бороться против японских интервентов. В Великую Отечественную войну Ф.П. Полынин командовал авиационной дивизией, авиацией Брянского фронта, воздушной армией. Экипажи самолётов, которые он водил в бой, вписали не одну героическую страницу в боевую летопись наших Военно-Воздушных Сил. Автор пишет о подвигах не только лётчиков, штурманов, стрелков-радистов, но и о тех, кто самоотверженно трудился на земле, готовя машины к полёту.

Содержание

Племя крылатых
В небе Китая
Щит и меч
Курс на Формозу
Печальный юбилей
Война народная
Брянский фронт
На северо-западе
Рамушевский коридор
Перед бурей
В наступлении
Братство
Под Старой Руссой
Локоть соседа
Снова вперед
Бои за Ковель
Зрелость
На земле польской
Народное войско
Финал

Племя крылатых

Кто из новобранцев не испытывал трепетного волнения, когда впервые переступал порог воинской части.

Ведь отныне он вооруженный защитник Родины, страж

мирного труда своего народа, а казарма, где его так приветливо встретили, станет надолго родным домом.

Подобное чувство испытал и я, оказавшись осенью 1928 года в 101-м стрелковом полку. Часть эта входила в состав Самаро-Ульяновской дивизии, прославившейся в боях за Родину в годы гражданской войны. Все здесь, казалось, еще дышало боевой революционной романтикой. И мы, новички, были горды тем, что нам посчастливилось служить в соединении, имеющем богатые боевые традиции.

Служба моя началась в полковой школе, которая готовила для своей дивизии командиров взводов. Учебное время было спланировано настолько плотно, что порой с трудом удавалось выкроить считанные минуты для того, чтобы написать письмо домой. Но на трудности никто не сетовал. Каждый понимал: программа обширная, значит, надо заниматься в полную силу.

Прошло три месяца. Однажды вечером, когда я с товарищами готовился к очередным экзаменам, в класс вошел посыльный и объявил:

- Курсант Полынин! Военком вызывает.

В школе меня избрали секретарем комсомольской организации, и с военкомом Карнауховым мне приходилось общаться довольно часто. То поручит провести беседу, то посоветует, какой вопрос следовало бы обсудить с комсомольцами. Политработник он был опытный и постоянно наставлял нас, молодых.

Однако на этот раз причина вызова оказалась иной. Внимательно посмотрев на меня, военком приветливо улыбнулся и спросил:

- Хочешь стать летчиком?

Я даже растерялся от неожиданности. Раньше у меня было такое желание, но, когда начал учиться в полковой школе, оно вроде бы прошло. И вдруг предлагают перейти в авиацию! Что ответить?

- Всего одно место выделили, - продолжал военком, заметив мое смущение. Посоветовались мы с командиром и решили рекомендовать тебя. Парень ты крепкий, волевой. Таким только и летать. А профессия интересная, у авиации большое будущее.

Карнаухов с увлечением начал рисовать эти перспективы. И ему было о чем рассказать. Отечественная авиация стремительно развивалась. Возводились новые самолетостроительные и моторостроительные заводы, открывались аэроклубы и военные учебные заведения. Среди молодежи большой размах получили планеризм и парашютный спорт. На всю страну зазвучали имена талантливых конструкторов крылатых машин - Н. Н.

Поликарпова, А. Н. Туполева, Д. М. Григоровича. Добровольно возникшее Общество друзей Воздушного флота (ОДВФ) провело сбор средств на строительство самолетов. Развитие авиации стало всенародным делом. Этого требовали как хозяйственные, так и оборонные интересы страны.

Разумеется, прогресс наблюдался и в развитии других родов войск. А несколько позже, в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) от 15 июля 1929 года "О состоянии обороны СССР", развернулась техническая и организационная перестройка всей Красной Армии. Но особое внимание партия уделяла тогда авиации.

С захватывающим интересом следили советские люди за дальними перелетами своих соколов. Я. Н. Моисеев на отечественном самолете прокладывает воздушный мост между Москвой и Тегераном, а П. Х. Межерауп совершает стремительный скачок из Москвы в Анкару. М. М. Громов на самолете АНТ-3 "Пролетарий" приводит в изумление Европу, облетев вкруговую ряд стран. В 1927 году С. А. Шестаков выполняет сверхдальний по тому времени перелет Москва - Токио Москва.

Начинается освоение Арктики с воздуха. Б. Г. Чухновский и М. С. Бабушкин летят над северными льдами, чтобы спасти экипаж потерпевшего аварию дирижабля "Италия".

Никакой лекции о достижениях советской авиации Карнаухов, конечно, не собирался мне читать. Он просто по душам поговорил со мной, ободрил, когда я высказал сомнение: хватит ли у меня общеобразовательных знаний для освоения сложной техники. Как я потом благодарил комиссара за то, что он открыл мне дорогу в небо.

Еду в Самару. Там вместе с другими кандидатами прохожу отборочную комиссию. После окружной пришлось пройти еще центральную комиссию - уже в самой объединенной школе летчиков и техников, которая находилась в Вольске. И на этот раз все обошлось благополучно. Кандидатам, ставшим курсантами, сразу же выдали авиационное обмундирование. Подошел к зеркалу, взглянул на голубые петлицы с эмблемами и невольно улыбнулся: чем не летчик?! Мысленно я уже парил выше орлов, по пока это были только мечты.

Разместили нас в одном из помещений бывшего кадетского корпуса. Спали мы на застеленном соломой полу. Что поделаешь, многого тогда недоставало. Учебные классы приводили в порядок сами, аэродром тоже. В выходные дни строем шли на аэродром, выравнивали лопатами летное поле, рыли канавы для стока воды, котлованы под цистерны с горючим. На трудности никто не

сетовал. Каждый понимал: все делаем для себя.

Вольская объединенная школа летчиков и техников была организована в 1928 году. Первым ее начальником стал опытный командир Федор Иванович Жаров, награжденный в гражданскую войну орденом Красного Знамени. Его помощником по политической части был И. И. Михайлов - старый политработник, большой души человек. К нему мы шли, как к отцу родному, со всеми своими радостями и горестями. Обширными знаниями и твердой волей отличался заместитель начальника училища по общим вопросам, он же начальник учебного отдела Негродов. Руководители школы и преподаватели частенько заходили к нам в общежитие.

Я старался учиться прилежно. Прямо скажу, такие предметы, как конструкция самолетов и двигателей, физика, математика, английский язык, давались мне нелегко. Сказывалось отсутствие систематизированных знаний. Приходилось заниматься по выходным дням. К первой трудности добавилась новая: меня зачислили в группу, которую должны были выпустить досрочно. Я отказался от увольнений в город, порой недосыпал, но теоретический курс осилил не хуже других.

Преподаватели вкладывали в учебный процесс, как говорится, всю душу. Особенно запомнились мне Е. Т. Сорокин, В. Я. Шадрин, К. А. Ниселовский, П. С. Селянкин, К. Д. Ильинский, С. М. Андронов (бывший связной Чапаевской дивизии).

С постоянным интересом слушались лекции по теории полета и воздухоплавания, с которыми выступал Сапунов, награжденный в гражданскую войну орденом Красного Знамени. Преподаватель истории партии Сологубов любил подкреплять теоретические положения яркими примерами, показывающими героизм советских людей в борьбе за утверждение и становление рабоче-крестьянской власти. В гражданскую войну он был лихим кавалеристом и удостоен ордена Красного Знамени. Таким преподавателям, как Сапунов и Сологубов, мы благодарны не только за науку. Они воспитали в нас настоящую любовь к воинской службе, научили стойко переносить всякие трудности.

Весной, когда мы закончили теоретический курс, учебный процесс переместился на аэродром. Практические занятия проходили под руководством начальника учебно-летного отдела Авалиани, командира отряда Ревенкова, а также опытных инструкторов Демидова, Егназарова, Буянского, Седыки, Скороходова. Они и определяли нашу пригодность к летной службе.

Начали с рулежек. До сих пор помню, как впервые сел в кабину самолета, запустил мотор и... порулил. Увлекшись, не

заметил, как добавил газу.

- Что ты делаешь? - сквозь стрекот мотора послышался крик инструктора Седыки. Он бежал следом, выразительно размахивая кулаком. Пришлось сбросить газ.

Мне показалось, что мой наставник волнуется напрасно. Ведь на учебных самолетах "Авро" (его чаще называли "Аврушка") половина обшивки на плоскостях была содрана. Так что при всем моем желании я не мог подняться в воздух.

- Ошалел? - набросился на меня инструктор. - Приказано рулить не быстрее пешехода, а ты вскачь пустился. Марш из кабины.

Но пока в самолет садился другой курсант, Седыки поостыл.

- Ладно! - сказал он примирительно. - Грех не велик. Впредь будь осмотрительнее.

Теперь место в кабине занял Акопян. У нас все любили этого веселого парня. Учился он не хуже других, а вот с рулежкой не клеилось. Видимо, держался очень скованно, и поэтому движения ручкой получались нервными, резкими. Сегодня у него была вторая попытка научиться рулить самолет.

- Веди себя спокойнее, - наставлял его инструктор. - Смотри на горизонт, а не на приборную доску. Пока она тебе ни к чему.

И вот самолет с рокотом сорвался с места. Но двинулся он не по прямой, как требовал инструктор, а к той окраине аэродрома, которая примыкала к оврагу.

- Чертова перечница, - бросил инструктор свое любимое ругательство, которым незлобиво награждал любого, кто допускал ошибки. - Куда тебя понесло? Ай, не видишь?

Самолет между тем приближался к оврагу. Но вот он неожиданно развернулся и ткнулся носом в землю. Из-под карбюратора потекло горючее. Побледневший Акопян выскочил из кабины и что-то несвязно доложил.

- Бензин, бензин закрой! - прикрикнул на него Седыки.

- Я же закрыл, - пролепетал вконец растерявшийся курсант.

На самом деле он забыл об этом, и, пока инструктор распекал его, самолет вспыхнул. Языки пламени быстро перебросились на фюзеляж и плоскости. Мы бросились тушить огонь, но где там! Через несколько минут от машины почти ничего не осталось.

С аэродрома возвращались словно с похорон. Жаль было и самолет, и Акопяна, которого вскоре отчислили из школы.

По окончании рулежной программы каждый курсант должен был дважды подняться с инструктором в воздух. Полеты назывались ознакомительными. Курсанты знакомились с новой для них обстановкой, а наставники проверяли прочность наших нервов. Выполнив несколько фигур сложного пилотажа, они

после приземления участливо спрашивали:

- Ну как?

Если курсант отвечал уверенно, бодро, инструктор снисходительно похлопывал его по плечу и хвалил:

- Молодец. Будешь летчиком.

С растерявшимся был другой разговор.

Это своеобразное психологическое испытание помогало затем инструкторам лучше учитывать индивидуальные особенности курсантов в практике их обучения.

Закончив первоначальное теоретическое обучение в Вольске, мы переехали в Оренбург, в 3-ю объединенную школу летчиков и летчиков-наблюдателей. Командовал ею комдив Федор Алексеевич Астахов - старейший авиатор страны, ставший впоследствии маршалом авиации. Комиссаром был Головко. Массивный учебный корпус возвышался на берегу Урала. Оттуда Зауральная роща казалась оазисом в безбрежном степном просторе. Над этой землей, по весне усыпанной маками, а летом трескающейся от жары, нам предстояло учиться летному мастерству.

Мы жили в палатках прямо на аэродроме. Полеты начинались рано, до восхода солнца. Эти часы были самыми благоприятными. Потом начинался нестерпимый зной, нередко поднимался ветер, который нес тучи пыли, застилавшие горизонт. Когда жара спадала, снова шли к самолетам, под руководством своих инструкторов занимались пилотажем. Программа была напряженной, требовала и от нас, и особенно от инструкторов больших усилий.

Я хорошо помню многих наших наставников. Командира эскадрильи Смагу, командиров отрядов Серегина, Паценко, Поспелова, инструкторов Тимофеева, Богачева, Сузи, Голодяева, Белецкого, Вашкелиса, Титова, Носова, Ратникова, Михайлова и других. Мы учились у них не только искусству управлять самолетом, а перенимали все лучшее, что свойственно было их характеру.

Когда мы освоили учебный У-1 ("Авро"), нас перевели на боевой самолет Р-1, один из строгих в управлении. Он обладал значительно большей скоростью и маневренностью.

Однажды, когда у нас проходили обычные полеты, на аэродром вместе с начальником школы прибыл высокого роста военный летчик. У него был зоркий взгляд, уверенные движения. На его гимнастерке красовался орден Красного Знамени.

- Кто это? - спросил я у командира звена Зубова.

- Алкснис, - ответил он. - Из Москвы.

Тогда я еще не знал, какую видную роль играет и будет

играть этот человек в развитии Красного воздушного флота. В те годы он был заместителем начальника Управления ВВС Красной Армии, затем стал начальником управления, членом Реввоенсовета Республики. Яков Иванович пристально следил за подготовкой авиационных кадров, часто бывал на аэродромах, учил других и сам учился у более опытных товарищей.

В Оренбургскую школу Алкснис прибыл как председатель государственной комиссии. В ее состав входили видные авиационные военачальники, известные летчики. Был там, в частности, Яков Николаевич Моисеев, о котором говорилось выше, герой гражданской войны, заслуженный летчик-испытатель. Он погиб при катастрофе самолета-гиганта "Максим Горький".

Старые авиаторы хорошо знали и Петра Христофоровича Межераупа, имя которого прозвучало в 1926 году после перелета Москва - Анкара. Вместе с ним тогда летали на самолете Р-1 "Красная Звезда" механик Голованов и журналист М. Колычев.

В числе инспектирующих мы впервые увидели Михаила Михайловича Громова, совершившего впоследствии легендарный перелет через Северный полюс в Америку, Анатолия Васильевича Ляпидевского, будущего героя челюскинской эпопеи, и многих других.

Курсанты построились перед ангаром, не успев даже стряхнуть пыль со своих комбинезонов. Размашистым шагом Алкснис подошел к нам, поздоровался, спросил, как идет учеба, какие испытываем трудности. Затем он вытащил из кармана гимнастерки листок бумажки, бегло посмотрел на него и скомандовал:

- Курсант Баннов! Три шага вперед!

Баннов слыл способным, но ершистым парнем, и за эту строптивость его нередко наказывали. Особенно часто ему доставалось от старшины Федотова.

- Откуда родом? - спросил Алкснис.

- Из Самары.

- Кто отец?

- Железнодорожник.

- Мне доложили, что в своей группе вы самый недисциплинированный курсант. Верно?

- Никак нет, - без тени смущения ответил Баннов.

- Но у вас три взыскания. Чем вы это объясните?

- Старшина придирается, - отчеканил, курсант. Алкснис внимательно посмотрел на него и скупо улыбнулся. Заулыбались и мы.

- Старшина - ваш начальник, - строго заметил Алкснис, - и вы

должны ему подчиняться. Летчик без дисциплины - не летчик. Авиация разболтанности не терпит. А вас, товарищ Астахов, - повернулся он в сторону начальника школы, попрошу: если курсант Баннов еще получит хотя бы одно взыскание-отчислить. (Баннов потом успешно окончил школу и стал хорошим летчиком.)

Мы разошлись по своим группам и долго потом обсуждали встречу с Алкснисом. Мы поняли, что у такого, как он, требовательного начальника рука не дрогнет отчислить из авиации нарушителя установленных порядков.

Алкснис и инспектора сначала проверили технику пилотирования у руководящего и инструкторского состава школы, а затем настал и наш черед. Меня проверял инспектор ВВС Ильин.

- Летает как бог, - лаконично отзывались о нем знавшие его летчики.

Сел он в инструкторскую кабину и спокойно сказал:

- Разрешаю выруливать на взлет!

Я взлетел и выполнил, как положено, заданные упражнения. Не скажу, чтобы растерялся, но некоторая скованность была. Когда приземлились, инспектор сказал:

- Полет выполнен нормально. Но надо энергичнее действовать рулями. В бою, товарищ курсант, медлительность может стоить жизни.

Вечером в общежитии только и разговоров было о приехавших к нам товарищах. То, что рассказывали об Алкснисе ветераны школы, звучало, как легенда. Он, например, в прошлом пехотный командир, научился летному делу за три месяца. А нам, курсантам, на это отводится три года.

Позже мне не раз приходилось встречаться с Алкснисом, слушать его выступления. И всегда я поражался силе его характера, целеустремленности, энергии и эрудиции. Он сделал много для развития отечественной авиации, для подготовки квалифицированных летных и инженерно-технических кадров.

Оренбургская 3-я военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей пользовалась особым вниманием со стороны Алксниса. Он бывал там не раз. Школа располагала отличными кадрами преподавателей и инструкторов.

Кстати отметим, что это учебное заведение существует и поныне. Из его стен вышли такие выдающиеся летчики, как В. Чкалов, Ю. Гагарин, дважды Герои Советского Союза С. Грицевец, Т. Бегельдинов, С. Луганский, Л. Беда, И. Воробьев, В. Осипов, А. Смирнов, И. Полбин, Е. Федоров, В. Мыхлик, знаменитый парашютист К. Кайтанов, Герои Советского Союза А. Серов, М.

Карпухин, и многие другие.

Вместе со мной в этой школе учились Н. И. Акулин, ставший впоследствии заместителем командующего воздушной армией; Герой Советского Союза В. В. Зеленцов, командовавший во время Великой Отечественной войны 20-й резервной воздушной армией, затем он был заместителем начальника главного штаба Войск ПВО страны; В. М. Бочаров, проявивший себя в Испании и получивший звание Героя Советского Союза, А. Ковалевский, С. Н. Аптоненок, Е. Я. Шимко, А. И. Губенко и многие другие известные летчики.

* * *

Оренбургскую школу я закончил успешно и в числе других ее выпускников (С. Антоненок, А. Ковалевский, Е. Шимко, М. Чернухин, А. Хлебников) получил назначение в Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского на должность инструктора летного обучения. Тогда это было единственное в стране высшее авиационное военно-учебное заведение. Руководил им известный авиационный деятель С. Г. Хорьков, которого в 1933 году сменил А. И. Тодорский.

История академии неразрывно связана с развитием военно-научной мысли в области авиации, становлением и совершенствованием Военно-Воздушных Сил. Она являлась как бы центром, вокруг которого группировались выдающиеся ученые, авиационные конструкторы, инженеры, рождались новые идеи. В свое время здесь работали ученики профессора Н. Е. Жуковского - Б. С. Стечкин, В. П. Ветчинкин, Б. Н. Юрьев и другие корифеи науки. В стенах академии получили образование почти все известные авиационные конструкторы, в том числе С. В. Ильюшин, В, Ф. Болховитинов, А. С. Яковлев, А. И. Микоян.

Академия готовила не только специалистов высокой квалификации, но и разрабатывала основные принципы организации Военно-Воздушных Сил, их боевого применения, вооружала методическими знаниями и навыками преподавательский и инструкторский состав школ и училищ. Она была родоначальницей всего нового, что потом находило применение в авиационной практике. Академия росла вместе со страной, и те процессы, которые происходили в промышленности, науке, самолетостроении, естественно, находили свое отражение в ее работе. В 1928 году, например, на вооружение ВВС РККА стал поступать тяжелый бомбардировщик ТБ-1 - первый в мире свободно несущий моноплан. Примерно в то же время создается бомбардировщик ТБ-3 - самый тяжелый сухопутный самолет в мире. Ясно, что это вызвало изменение в профиле подготовки будущих инженеров, которым предстояло эксплуатировать эти

машины, заставило подумать о способах использования их в бою.

То же самое относится и к самолетам-истребителям. В 30-х годах на вооружение начал поступать истребитель И-5, имевший максимальную скорость около 300 км в час. Сейчас, в век реактивных самолетов и сверхзвуковых скоростей полета, такая цифра вызывает улыбку. Но тогда это было большое достижение. Именно своей скоростью И-5 выдвинулся на первое место в мире.

В 30-х годах создаются двухместный самолет-разведчик и легкий бомбардировщик Р-5 конструкции Н. Н. Поликарпова. Эта машина долгое время считалась лучшим самолетом такого типа и у пас, и за рубежом.

В 1923 году в академии был учрежден цикл военных дисциплин, которые вели такие теоретики и практики авиационного дела, как Ф. Ф. Новицкий, С. Н. Покровский, Е. Н. Татарченко, В. К. Токаревский, Н. Я. Яцук.

В мае 1925 года при академии началось формирование воздухоплавательного отряда. В 1930 году создается учебная эскадрилья в составе 30 самолетов Р-1. В 1931 году она преобразуется в учебную авиационную группу. Слушатели здесь обучались уже на многих типах самолетов - Р-1, Р-5, ТБ-1, И-3, И-5, СБ и других.

В 1933 году на базе группы создается авиационная бригада. В ней-то и проходили учебно-летную и техническую подготовку слушатели командного и инженерного факультетов академии. Это соединение не раз участвовало в учениях, проводимых ВВС страны и ВВС Московского военного округа. Без бригады не обходился ни один авиационный парад в Москве. Базировалась она на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе, а на лето перелетала под Серпухов в лагеря. Бригадой вначале командовал старейший летчик Н. К. Логинов, требовательный и заботливый начальник. Его сменил Кармелюк, окончивший оперативный факультет этого же учебного заведения. Немного жесткий, но справедливый, он навел в соединении еще более строгий порядок.

После Кармелюка бригаду долгое время возглавлял комбриг А. П. Ионов спокойный, уравновешенный человек, много времени уделявший методической подготовке командиров отрядов. Его брат тогда преподавал в академии тактику ВВС.

Военным комиссаром много лет подряд был активный участник гражданской войны, старейший политработник Майсюк Константин Самойлович. К нему мы обращались, как говорится, в ночь и за полночь и всегда получали помощь.

Академия поддерживала тесную связь с войсками, живо откликалась на все их запросы. Сочетание теории и практики благотворно сказывалось на подготовке авиационных кадров.

В академию принимали только коммунистов и комсомольцев. Наряду с молодежью здесь учились также опытные командиры и политработники, участники гражданской войны. В 1931 году, например, они составляли половину нового контингента слушателей.

Преподавателями командного факультета в 30-40-х годах работали преимущественно люди из войск, талантливые командиры, участники боев, обладавшие опытом руководства крупными соединениями. Можно назвать, например, начальника ВВС Балтийского флота В. Д. Авсюкевича, начальника штаба Московского военного округа Е. А. Шиловского, начальников штабов ВВС округов П. И. Малиновского и А. И. Богданова. К чтению лекций часто привлекался руководящий состав штаба ВВС.

В 1927 году при академии были созданы курсы усовершенствования начсостава, а в 1928 году - курсы усовершенствования высшего начальствующего состава Воздушного флота. Эти курсы сыграли важную роль в подготовке руководящих кадров ВВС. В свое время их закончили маршалы авиации Ф. А. Астахов, В. А. Судец и другие.

В 30-х годах высшую академическую подготовку получили К. А. Вершинин, П. Ф. Жигарев, С. И. Руденко, С. К. Горюнов, Г. А. Ворожейкин, С. Ф. Жаворонков, С. А. Красовский, С. А. Худяков, Н. П. Каманин. Все они стали потом генералами и маршалами авиации. На оперативном факультете учились Ф. Я. Фалалеев, Р. К. Ратауш, А. И. Залевский, П. И. Пумпур, Б. А. Туржанский и многие другие известные военачальники. Вот с какой категорией слушателей предстояло работать нам, молодым инструкторам.

В Москву мы прибыли в мае 1931 года. Без труда разыскали академию, представились командиру авиационной группы Н. К. Логинову и военкому К. С. Майсюку. Не скрою: каждый из нас хоть и гордился оказанным доверием, но в душе побаивался за свое будущее. Одно дело - обучать курсантов в школе (там ты и по возрасту старше, и в жизни поопытнее своих учеников) и совсем другое - в академии. Здесь слушатели тебе в отцы годятся, перед их житейским опытом ты выглядишь неоперившимся птенцом.

Когда мы высказали свои опасения командиру авиаотряда Григорию Степановичу Скрягину, он постарался нас успокоить.

- Не бойтесь. Держитесь увереннее. На самолете вы учителя и командиры и будьте к слушателям потребовательнее. Кстати, какой сегодня день? Пятница? Скрягин зачем-то посмотрел на часы. - Даю вам два дня на устройство личных дел, а в понедельник являйтесь на аэродром, будем летать.

Скрягин, как мы потом убедились, был человеком дела. Он и сам попусту времени не терял, и приучал к этому других.

Разместились мы в общежитии на Ленинградском шоссе. В воскресенье познакомились с Москвой, а в понедельник явились на аэродром. Там нам сразу же устроили проверку, но каждый из нас прошел ее с честью: в школе мы получили действительно солидную летную практику. Проверяющие остались довольны нашей подготовкой и пожелали нам удачи.

Две недели мы "работали на себя", знакомились с районом полетов, изучали различные наставления. Требования к инструкторам предъявлялись жесткие. Следовало прежде всего на память изучить все подходы к Москве в радиусе 100-150 км (населенные пункты, дороги, наиболее характерные ориентиры и т. д.). С этим мы справились успешно.

В июне прибыли на аэродром наши ученики. Это были степенные люди, в большинстве своем высший командный состав. Разделили их на отделения и группы, закрепили за инструкторами. Моя группа насчитывала пять человек. Слушатели оказались прилежными, старательными, с первых же дней у меня установился с ними хороший деловой контакт. Они понимали, что в методике я пока не ахти как силен, и прощали мне неизбежные на первых порах погрешности. Зато в технике пилотирования я был авторитетом для них, они внимательно слушали мои объяснения, тщательно следили за показом в воздухе. Со многими из них, в частности с Н. Селезневым, А. Беляковым, А. Залевским, А. Плешаковым, Б. Теплинским, М. Никольским, мы стали потом добрыми друзьями.

Инструкторская работа оказалась нелегкой. С каждым слушателем приходилось по нескольку раз в день подниматься в воздух, по возвращении подробно разбирать его действия. Но мы не жаловались на трудности, сознавая высокую ответственность за порученное дело.

Упражнения в воздухе выполнялись разнообразные. Одно из них - полет на связь - особенно нравилось слушателям, но кое-кому доставляло огорчения. Суть состояла в том, чтобы снизиться, пролететь над привязанной между колышками веревочкой, на которой укреплен пакет, захватить его выпущенной из самолета "кошкой" и доставить по назначению. Помню, у слушателя С. Панова не получалось это упражнение. То он запоздает выпустить "кошку", то захваченный пакет вдруг сорвется. Уж как я только не помогал ему - все безуспешно. Панов пришел в отчаяние. И передо мной неудобно, и неудовлетворительную оценку получать не хочется.

Накануне зачетов он отвел меня в сторону от группы и,

краснея, тихо проговорил:

- Товарищ инструктор, поймайте этой чертовой кошкой пакет за меня. Это упражнение испортит мне перед выпуском всю дальнейшую биографию.

Я ответил не сразу, но умоляющий взгляд слушателя вынудил меня согласиться. Понимал, что поступаю нехорошо, но жалость к человеку взяла верх. Позже Панов сам научился с блеском выполнять злополучное упражнение по связи. Учебу в академии он закончил успешно, стал большим командиром и позже, видимо, не раз с улыбкой вспоминал эту школьную ребяческую проделку.

В академии мы не только учили полетам других, но и учились сами. Для нас, инструкторов, командование разработало особую программу-минимум, которая включала лекции и по аэродинамике, и по тактике, и по оперативному искусству. Проводились также практические занятия. Все это расширяло кругозор, помогало в работе со слушателями. Кроме того, мы осваивали новые самолеты, разрабатывали приемы их боевого использования, не раз принимали участие в больших учениях и маневрах.

На одном из таких учений экипажу нашего самолета приказали установить место сосредоточения конницы "противника". Стояла зима, "боевые действия" развивались в лесистой местности. Вылетавшие до нас экипажи обнаружить конницу не смогли. В густых, покрытых инеем лесных массивах ее действительно было нелегко разыскать.

Штурманом в моем экипаже летал Федор Коровин - опытный специалист и прекрасный педагог. Он мог по известным только ему приметам, как говорится, отыскать даже иголку в стоге сена. И вот вылетаем на задание. Под районом, где, по нашим предположениям, должен скрываться "противник", снижаемся и начинаем методически "прочесывать" квадрат за квадратом. Долго мы летали, наконец, на окраине одного из лесных массивов видим между деревьями на снегу какие-то тени. Стоп. Пройдемся еще раз над этим местом. Внимательно всматриваемся и теперь уже отчетливо различаем покрытых белыми попонами лошадей.

Возвращаемся на аэродром, докладываем командиру авиационной бригады Кармелюку о результатах воздушной разведки. Тот, в свою очередь, передает по телефону полученные сведения в наземные войска.

На второй день на аэродром приехал Алкснис. За успешное выполнение задания он наградил несколько экипажей, в том числе и наш. Своим полетом на разведку мы как бы утвердили его во мнении, которое он старался внушить общевойсковым

командирам, что без авиации в современной войне не обойтись.

* * *

Полеты со слушателями проводились на Центральном аэродроме. Здесь же базировались некоторые другие части, в частности ЦАГИ, подразделения научно-исследовательского института ВВС, школы спецслужб и другие. На аэродроме обычно собирался весь цвет тогдашней авиации. Здесь я познакомился со многими, ставшими впоследствии знаменитыми авиаторами: В. Чкаловым, М. Громовым, А. Анисимовым, Г. Байдуковым, И. Михеевым, В. Коккинаки.

В свободное от полетов время летчики и штурманы собирались в кружок позади самолетов и вели непринужденные разговоры. Рассказывались комические истории, выдвигались фантастические "прожекты". Мы, молодежь, с жадностью слушали старых авиационных "волков", невольно заражались их неистощимой энергией, смелостью поисков. Они всегда стремились к новому, неизведанному со страстью, свойственной людям, которые до самозабвения любят свою профессию, экспериментировали, нередко шли на риск, чтобы "выведать" у техники скрытые резервы, подсказать конструкторам новые идеи, воплощение которых повысило бы боевые возможности самолетов. В этих разговорах мы черпали немало полезного для себя, как губка, впитывали новые знания и проверенный практикой опыт.

Однажды во время перекура Валерий Чкалов рассказал о любопытном эксперименте, проделанном им на истребителе.

- Когда выводишь самолет на петлю и увидишь горизонт - отдай ручку от себя и ты почувствуешь удивительно приятное ощущение, - с жаром говорил он. Фигуру эту я окрестил "колокол".

Меня заинтересовал эксперимент Чкалова, и я решил повторить его. Штурману Коровину я, конечно, не сказал о своем намерении: боялся, будет возражать. Полетели в зону номер 2, которая находилась над Октябрьским Полем (тогда это был пустырь).

И вот я решаюсь на самолете Р-1 испробовать то, что Чкалов проделал на истребителе. Мой самолет выполнить этих эволюции, конечно, не смог и камнем пошел к земле. Выступил пот, нервы напряжены до предела. Земля приближается с невероятной быстротой, а машина не слушается меня, не выходит в линию горизонтального полета.

Представляю состояние штурмана. Катастрофа казалась неминуемой. Лишь в каких-то тридцати метрах от земли машина как бы нехотя стала занимать горизонтальное положение и с

ревом пронеслась над кучами мусора. От сердца отлегло. Я смахнул с лица холодный пот, потянул штурвал на себя, набрал нужную высоту и взял курс на аэродром.

- Дура, - обругал меня Чкалов, когда я рассказал ему об этом, едва не ставшем роковым полете. - Разве можно рисковать? Я тебе говорил об истребителе, а ты чего удумал? Да и высота требуется не ниже трех с половиной тысяч, а ты и до двух не дотянул.

Полет этот я запомнил на всю жизнь. Чкалов был куда опытнее меня, и если он решался на какой-то эксперимент, то выполнял его со строгим расчетом. А я об этом не подумал.

С тех пор мы с Валерием стали большими друзьями. И если он делился с нами, молодыми пилотами, какими-то соображениями о новых пилотажных фигурах, то тут же по-товарищески предупреждал, что можно делать, а чего нельзя.

Однажды подходит ко мне Витя Муравьев, такой же молодой инструктор, как и я. Вид у него растерянный, шлем сдвинут на глаза.

- Что делать? - спрашивает. - Только что был у командира отряда. Тот сказал: "Будешь проверять технику пилотирования Чкалова".

- Чкалова? - невольно вырвалось у меня. Такой признанный пилот-новатор, и вдруг его будет проверять вчерашний безусый курсант. Как потом выяснилось, Чкалов допустил в воздухе очередное "художество", его на время отстранили от полетов, и вот сейчас, после перерыва, лететь с ним поручили Вите Муравьеву. Я понимал состояние товарища, но не мог посоветовать ему ничего вразумительного.

А в это время к нам уже подходил своей медвежьей, вразвалочку, походкой сам Чкалов. Положил тяжелую ручищу на узенькое плечико Вити Муравьева и этак добродушно говорит:

- Ну что, полетели?

Витя еще более растерялся, посмотрел страдальчески на меня, будто прося защиты, и молча направился к стоявшему неподалеку самолету.

Когда они приземлились, Чкалов, улыбаясь, посоветовал Вите:

- Ставь за полет "тройку".

- Почему "тройку"? - воспротивился Муравьев. - Вы же, Валерий Павлович, пилотировали отменно.

- А ты слушай, что тебе старшие говорят. "Тройку", и ни на балл больше. Так надо. Понял?

С Витей мы потом долго смеялись над очередной незлобивой выходкой Чкалова. А Вите с тех пор Валерии Павлович, как старший, оказывал особые знаки внимания.

Начальником Центрального аэродрома имени Фрунзе много лет работал Зиновий Николаевич Райвичер, старейший летчик, награжденный в гражданскую войну двумя орденами Красного Знамени. Он любил порядок и строго взыскивал с тех, кто нарушал его. Райвичеру подчинялись все летные части, находившиеся на аэродроме. Без централизованной, сосредоточенной в одних руках власти тут нельзя было обойтись.

Однажды меня и Георгия Байдукова назначили руководить полетами. Он ответственный от научно-исследовательского института, а я - его помощник от академии.

На дворе трескучий мороз, метет поземка и ветер пронизывает до костей. Тогда ведь не было теплых стартовых домиков, как сейчас. Руководитель полетов, стартер, финишер стояли открыто, на семи ветрах и дирижировали самолетами не с помощью радио, а флажками, голосом, а то и просто руками.

Когда в полетах наступила пауза, Байдуков и говорит:

- Поди погрейся. Надо будет - позову.

Ушел я в домик, наслаждаюсь теплом. Проходит час, а может и больше, никто не вызывает. Меня начинает одолевать беспокойство. Прихожу на старт, спрашиваю у механика:

- Где Байдуков?

- Байдукова вызвали, и он куда-то уехал.

Пришлось взять на себя роль руководителя полетов. Приближался вечер. Плановая таблица была выполнена, и я закрыл полеты. Но, не успел дойти до домика - слышу вверху, в стороне гудит самолет. В это время пошел снег, и рассмотреть приближающуюся машину было невозможно. Я тут же бегом возвратился и приказал выложить посадочный знак. Самолет приземлился, но мне все равно дали взбучку за то, что раньше времени ушел со старта.

Одним из отрядов авиационной бригады командовал Фегерваре - венгр по национальности. Был он худощав, всегда ровен и вежлив в обращении. Небольшой акцент, с которым Фегерваре произносил слова, придавал его речи особую привлекательность.

Дело было летом, стояли мы в лагерях под Серпуховом у деревни Липецы. Подходит как-то к нему миловидная молодая женщина и чуть не со слезами на глазах умоляет:

- Ну научите меня летать. Ну, пожалуйста...

- Не могу я этого сделать, уважаемая. Не могу. Авиация боевая, а вы хотите, чтобы я посадил в самолет женщину, - отбивался от нее Фегерваре.

- Я все это понимаю, - не унималась она. - Но сделайте исключение, прошу вас.

Это была ныне всем известная летчица Валентина Гризодубова.

- Ну что мне с вами делать? - искренне сожалел Фегерваре. - Узнает начальство - не сдобровать.

В конце концов командир отряда сдался и разрешил после основных полетов провезти Валентину на По-2. Она оказалась на редкость способной, быстро переняла приемы управления самолетом, уверенно взлетала и садилась. Вскоре ее выпустили самостоятельно и порекомендовали продолжить учебу в одном из подразделений ГВФ. Туда же, в ГВФ, за какую-то очередную провинность на время откомандировали и В.П. Чкалова. Он возил там парашютистов и принял живейшее участие в устройстве летной судьбы Вали Гризодубовой.

В мае 1932 года состоялся воздушный парад. В нем участвовала и наша авиабригада. Прошел он успешно. В небе Москвы промчались самолеты разного назначения - истребители, легкие и тяжелые бомбардировщики, разведчики. Авиационные заводы, построенные в годы индустриализации страны, выпускали уже отличные по тому времени машины.

Участников парада пригласили в Кремль. На встречу пришли члены Политбюро во главе с И. В. Сталиным. Сталин высоко отозвался о мастерстве летчиков и штурманов, много теплых слов сказал об авиации вообще.

На следующий день состоялся смотр авиационной техники. На Центральном аэродроме выстроились рядами самолеты различных марок. Я впервые видел такое огромное количество машин, собранных вместе. Это было величественное зрелище, невольно вызывавшее гордость и восхищение.

Первым из гостей на аэродром прибыл А. М. Горький. На нем был легкий плащ и широкополая черная шляпа. Летчики, техники, механики тотчас же окружили любимого писателя. Кто-то воскликнул:

- Горькому слово!

Все дружно зааплодировали. Горький поправил галстук, окинул взглядом выстроившиеся по линеечке самолеты, и глаза его повлажнели.

- Какая мощь! - с придыханием сказал он, вынимая из кармана носовой платок. - Посмотрел на вас, и сердце радостью захлестнуло. Какие у вас одухотворенные лица. Эх, говорить я не умею, - с волжским акцентом подвел он итог своей до предела краткой речи. - Лучше я о вас напишу.

Позже прибыли руководители партии и правительства во главе с И. В. Сталиным, иностранные делегации, присутствовавшие на первомайском празднике. Мы застыли у

своих самолетов, одетые в новенькие синие комбинезоны. Я стоял со своим экипажем у ТБ-3 (тяжелый бомбардировщик конструкции А. Н. Туполева), на котором мы вчера, в день первомайского торжества, пролетали над Москвой, Красной площадью. В сердце все еще ликовал праздник.

В небе Китая

Начало зимы в 1933 году было морозным и вьюжным. Ветер свободно гулял по широкому полю Центрального аэродрома, наметая снежные подушки на взлетно-посадочной полосе. Красноармейцы едва успевали срыть сугробы в одном месте, как они появлялись в другом. И опять приходилось запрягать сивку-бурку (как назвали наш единственный трактор), чтобы разровнять поле. И отменять полеты было крайне нежелательно: каждый потерянный час ставил под удар и без того напряженный график подготовки слушателей.

Уставали не только аэродромщики, но и мы, инструкторы. Полеты нужно было разобрать, а затем начиналась подготовка к очередному учебному дню.

В один из таких суматошных дней меня вызвали к дежурному по полетам на оперативный пункт. Там я увидел незнакомого человека в штатском пальто и шапке-ушанке. Поздоровавшись, он сухо сказал, что по распоряжению командира бригады я должен сейчас поехать с ним.

- Но ведь на старте моя группа осталась, - ответил я.

- Пусть вас это не беспокоит. Слушателям скажут, что делать.

Сев в автомобиль, я удивленно подумал: что за человек меня пригласил? Куда? К чему такая таинственность?

Машина свернула в один из переулков и вскоре остановилась перед небольшим кирпичным домом. Незнакомец открыл дверь, и я вошел вслед за ним.

В комнате сидели двое. Одного из них я узнал сразу. Это был начальник отдела кадров УВВС Гайдукевич Леонтий Семенович. Вторым при знакомстве оказался политработник Чернов. Перед ними лежало мое личное дело. У меня сразу мелькнула догадка: речь, видимо, пойдет о переводе на другую должность.

- Нравится инструкторская работа? - просто спросил Чернов.

- Привык, - ответил я уклончиво. - Да и работа интересная.

- Мы и не хотим лишить вас этой интересной работы, - слегка улыбнувшись, отозвался собеседник. - Только намерены предложить ее в другом месте. Где узнаете позже. Согласны?

- Я человек военный, - отвечаю. - Куда прикажут - туда и поеду.

- Это дело сугубо добровольное, никто вас неволить не

посмеет. Женаты?

- Пока холост.

- Это уже лучше, - заметил тот незнакомец, который приезжал за мной.

Пока мы беседовали, в комнату один за другим входили хорошо знакомые мне люди: Сергей Антоненок, инструктор-летчик из нашей же бригады, мой однокашник, летчик Трофим Тюрин, штурман Александр Хватов, два техника из научно-исследовательского института ВВС - Сергей Тарахтунов и Павел Кузьмин. "Значит, поеду не один", - подумал я, и на душе сразу стало как-то веселее.

Когда все вызванные товарищи в принципе согласились на поездку, нам сказали, что речь идет о Китае. Советское правительство из чувства интернациональной солидарности с китайским народом решило оказать ему необходимую помощь в борьбе с японскими милитаристами. Оно намерено, в частности, послать туда инструкторов для подготовки местных летных кадров, которых в Китае пока нет, создать там школу. Каждый из нас сразу же заявил о готовности честно и до конца выполнить свой интернациональный долг.

На следующий день нас принял Ян Карлович Берзин, о котором мне многое было уже известно. Я знал, что родился он в Латвии, в бедной крестьянской семье, с юных лет посвятил себя борьбе за свободу и счастье народа, неоднократно подвергался арестам. В 1906 году его за большевистскую пропаганду приговорили к смертной казни, которую потом заменили длительным тюремным заключением. Ян Карлович отбывал ссылку в Сибири, проводил большую разъяснительную работу среди окопных солдат в первую мировую империалистическую войну, сражался с юнкерами, в феврале 1917 года штурмовал Зимний.

Ян Карлович навсегда связал свою жизнь с Красной Армией. В декабре 1920 года его переводят в разведорга-ны, а с 1924 года он возглавляет Разведуправление РККА. В 1935 году Я. К. Берзин назначается вначале помощником, затем заместителем командующего Особой Дальневосточной армией. Позже он в качестве старшего военного советника едет в республиканскую Испанию, а, возвратившись оттуда, вновь становится начальником Разведывательного управления РККА.

Вот этот-то легендарный человек и должен был нас принять. Входим в его кабинет. Он встает из-за стола и каждому тепло пожимает руку. У него коротко остриженные седые волосы, живые, выразительные глаза на волевом энергичном лице. Острым изучающим взглядом Берзин посмотрел на нас, словно

желая убедиться, все ли готовы к выполнению трудного задания, и тепло, по-отечески улыбнулся. Значит, никто не вызывал у него сомнений.

- Работать в незнакомой стране очень нелегко, - задумчиво сказал Ян Карлович и, кратко охарактеризовав трудности, с которыми мы можем встретиться, прямо поставил вопрос: - Кто не хочет или, может быть, боится - скажите прямо. Вас не неволят.

Никто из нас, конечно, не отказался от поездки в Китай.

На прощание Берзин коротко напутствовал нас:

- Родина на вас надеется. Будьте достойны этого доверия.

...На Восток выехали вечером. Для нас выделили два купе в поезде дальнего следования. О билетах не пришлось беспокоиться: их вручили заранее.

До Семипалатинска поезд тащился чуть ли не неделю. За это время мы успели лучше познакомиться друг с другом. Одеты мы были во все гражданское, внимание к себе старались ничем не привлекать. Лишь глубокой ночью, когда все уже спали, позволяли себе перекинуться несколькими словами о предстоящих делах. Вопрос что-то нас ждет, волновал каждого. Как летчики мы чувствовали себя уверенно, как инструкторы - тоже. Больше всего беспокоило незнание китайского языка. А ведь с помощью одних пальцев научить летному делу крайне трудно.

- Э, да что толковать, -успокаивал нас никогда не унывающий Сергей Тарахтунов, - Обстановка на месте подскажет, что делать. Верно, Трофим? Тюрин улыбнулся и согласно кивнул головой.

В Семипалатинске мы сошли с поезда, разыскали китайское консульство, оформили соответствующие документы и на другой день отправились дальше. В пути началась пурга, да такая, что ни зги не видно. Снежные заряды яростно били в окна вагона, в вентиляционных люках свистел ветер. Температура в купе упала чуть ли не до нуля. Мы надели на себя все, что хранилось в чемоданах, но согреться не могли.

Поезд шел по Туркестано-Сибирской железной дороге, незадолго перед этим сданной в эксплуатацию. "Турксиб", как тогда называли крупнейшую новостройку страны, соединил два богатейших экономических района - Сибирь и Среднюю Азию.

Мы сошли на маленькой станции Аягуз, затерявшейся в бескрайней степи. Там нас уже ждали. На ночевку нас разместили в холодном деревянном бараке. Мне, как старшему группы, вручили пакет. Я разорвал конверт и прочитал лаконичное распоряжение: "Собрать самолеты Р-5 и быть готовыми к перелету".

- А где они? - спрашиваю встретивших нас товарищей.

- Тут, неподалеку от станции.

На следующий день с трудом откопали занесенные снегом деревянные ящики, в которых находились части разобранных самолетов. Работать в летном обмундировании было неудобно, и мы попросили достать нам валенки, полушубки и теплые перчатки.

Трудились с утра до позднего вечера на тридцатиградусном морозе. Когда при необходимости приходилось снимать перчатки, пальцы буквально прикипали к металлу.

Наконец машины были собраны и поставлены на лыжи. Чтобы не сорвало ветром, закрепили их тросами. Потом заправили баки топливом.

...Когда немного прояснилось и ветер стих, я поочередно облетал самолеты. Никаких недостатков не обнаружилось. Да и не мудрено: техники были опытными, они. работали в научно-исследовательском институте ВВС и знали самолеты до винтика.

Осталось ждать распоряжения о вылете. Но вместо команды получили предупреждение: "К вам прибудет товарищ К., от которого получите дальнейшие указания".

Товарищ К. не заставил себя ждать. Он прибыл на одномоторном самолете К-5 и привез с собой известного в авиации механика Демешкевича Алексея Анисимовича. Был он уже в годах, и его уважительно называли "Батя". Об этом человеке ходили прямо-таки легенды. Рассказывали, что достаточно ему послушать работу авиационного мотора, как он тут же безошибочно определяет любую неисправность. Не случайно знаменитый летчик Ю. И. Пионтковский, испытывавший самолеты конструкции А. С. Яковлева" души не чаял в этом специалисте.

Демешкевич придирчиво осмотрел собранные нами машины, вытер ветошью испачканные в масле руки и, озорно сверкнув глазами, сказал:

- Порядок, ребята. Можно лететь! Товарищ К., отрекомендовавшийся летчиком ГВФ, предупредил:

- Полетим к границе. Там есть аэродром.

- Сколько это займет времени? - спрашиваю.

- Часа два, не более.

- А как с картами?

- А зачем они? Можете положиться на меня. Я эту трассу хорошо знаю. Туда ведет автомобильный тракт.

Самолет К-5, загруженный имуществом, ушел в Бахты раньше. Им управлял опытный пилот ГВФ Кошкин. С собой он увез и Демешкевича, чтобы вместе подготовить аэродром к приему наших машин.

И вот мы в воздухе. Впереди лидер - товарищ К. вместе с Антоненком, я слева, а справа Тюрин.

Зимний день короток. Пока заправляли машины, прогревали моторы, согласовывали некоторые вопросы - время было упущено. Но, по расчетам, мы все равно должны приземлиться в конечном пункте еще засветло. Однако прошел час, второй, как мы в воздухе, над землей уже начали сгущаться сумерки, а аэродрома пока и в помине нет. Впереди по курсу синеют горы, справа большое, покрытое зеленеющим льдом озеро. Чувствую - заблудились. В душу закралась тревога. Видимо, понял это и наш лидер. Покачиванием крыльев он сигналит, чтобы я вышел вперед и принял командование звеном. Я медлю. Он повторяет команду.

Еще в Москве я знакомился с этим районом по крупномасштабной карте. Теперь вспомнил: озеро находится на юго-западе от поселка, а горы, что перед нами, Тарбагатайский хребет. Значит, надо разворачиваться на 90 градусов и брать курс на север.

Так я и сделал. Теперь горы маячили справа. Но твердой уверенности в том, что летим точно по курсу, у меня не было. Можно себе представить наше положение.

А время идет. Смотрю на стрелки хронометра. Вместо двух болтаемся в воздухе более четырех часов. Скоро наступит темнота, и гибель наша в горах неминуема. И вдруг вдали сверкнули огоньки. Какая радость! По-видимому, на тракте заночевал караван. Приближаемся к спасительным огням и уже без труда различаем наземные костры. Теперь курс 90 градусов на восток вдоль тракта.

Вскоре в темное небо взвились одна за другой три ракеты. Наверняка это аэродром. Кажется, мы спасены. Захожу на посадку, ориентируюсь по тусклым огонькам (позже выяснилось, что это жаровни, предусмотрительно зажженные Демешкевичем и Кошкиным). За мной приземляется Тюрин, а следом К. с Антоненком.

Во мне все кипело. Будь у меня власть - строго наказал бы я этого самоуверенного человека за то, что он чуть не сорвал важное задание и едва не погубил нас. К счастью, вскоре мы с ним расстались и больше уж не встретились.

* * *

Вот и маленькая пограничная деревушка, к которой примыкает полевой аэродром. Здесь мы задержались. Минули третьи сутки, а команда на вылет не поступала. За это время успели изучить по китайским картам рельеф местности, над которой предстояло лететь, запомнить названия речек, горных вершин, населенных пунктов.

Наконец из-за Тарбагатая появился самолет. Встречаем его. Из кабины на землю спрыгнул немолодой летчик. Представился: Геннадий Белицкий. Он сообщил, что уже начал формировать в Синьцзяне авиационную школу, но пришлось на время приостановить все дела: там началась междоусобная война. Генерал Ма Чжуин, подстрекаемый японскими милитаристами, поднял восстание против законного провинциального правительства. Его войска окружили столицу Синьцзяня г. Урумчи и штурмуют крепостные стены. Губернатор провинции Шень Дубань взывает о помощи.

- А есть ли аэродромы по пути к Урумчи? - спрашиваю Белицкого. Он улыбнулся:

- Какие там аэродромы? Полевые площадки, кое-как очищенные от больших камней.

- А как с горючим? Одной заправки до Урумчи не хватит.

- Садитесь в Шихо и ждите дальнейших указаний. В ночь на 25 декабря нас подняли по тревоге. До аэродрома - рукой подать, всего три километра, а добирались туда часа два. Бушевала такая метель, что с ног валило. Там нам объявили:

- Предстоит выполнить боевую задачу. Загрузите самолеты бомбами до предела, захватите второй боекомплект к стрелковому вооружению. Не забудьте и о запасе бензина.

Морально к выполнению этой задачи мы были готовы, а как будем действовать - смутно представляли. Ведь никому из нас воевать еще не приходилось.

Остаток ночи прошел в хлопотах. На рассвете мы были уже на аэродроме. Первым взлетел на своем Р-5 Костя Шишков, за ним стартовал я. Моя тяжелогруженая машина долго скользила по взлохмаченному ветром снежному насту, пока, наконец, оторвалась от земли. За мной в воздух поднялся Сергей Антоненок.

Я облегченно вздохнул: взлетели благополучно. Но самое трудное было впереди. Перепрыгнем ли через горный хребет Тарбагатай? Высота его четыре тысячи метров, вершины гор закрыты облачностью. Оставалось одно: подняться как можно выше и лететь вслепую. А на самолетах не было ни радиостанции, ни кислородного оборудования. Высотомер, указатель скорости, компас, часы - вот и все приборы, которыми мы располагали. При таком оборудовании кабин полеты в сложных погодных условиях сопряжены с большим риском. Вот и мы теперь попали в переделку. Как только вошли в облака, зрительной связи между экипажами не стало, каждый теперь ориентировался самостоятельно.

Хронометр неумолимо отсчитывал минуты. По расчету

времени, горы должны остаться уже позади, а вокруг по-прежнему клубятся облака. Снижаться рискованно. Строго выдерживаю высоту, пока внизу не появляются "окна". Сквозь разрывы в облаках вижу каменистое плато. От кислородного голодания немного подташнивает, поэтому решаю снизиться. Передо мной открылась неприветливая пустынная Джунгария, где глазу не за что зацепиться. Ни деревца, ни кустика. Голые камни и песок.

Осматриваюсь в надежде увидеть самолеты товарищей. Справа чуть позади замечаю серенькую точку. Сбавляю скорость, чтобы отставший догнал меня, и по бортовому номеру узнаю машину Кости Шишкова. А где же Антоненок? Сколько ни оглядываюсь, обнаружить его не могу.

Летим вдвоем. Вскоре внизу показалось какое-то селение. Смотрю на карту: вроде Шихо. Приземляемся. К нам подходит высокий тучный офицер. На плечах у него погоны полковника царской армии. Вскинув руку к папахе, он представляется:

- Полковник Иванов. Как долетели, господа?

Признаться, вначале я опешил от такого обращения: нам, советским людям, было дико слышать слово "господа". Но я тут же взял себя в руки и тоже представился, правда, под другой фамилией.

- Давно вас ждем, господа, - продолжал полковник, с улыбкой покручивая свои черные, с проседью усы.

- Простите, кто вы будете? - не удержался я от вопроса.

- Командир кавалерийского полка русских эмигрантов, - ответил Иванов. -Мой полк входит в состав бригады китайских правительственных войск. Здесь я оказался потому, что мне, как русскому, приказано встретить вас.

"Час от часу не легче, - с горечью подумал я. - Не успели опомниться от рискованного полета через Тарбагатай, как вдруг столкнулись с новой неожиданностью - стали не то гостями, не то пленниками полковника царской армии".

- Прошу вас, господа, - Иванов жестом показал на стоявший невдалеке тарантас, запряженный четверкой волов. - Вас ждут.

"Кто ждет? - пронеслась в голове тревожная мысль, и я невольно переглянулся с Шишковым. - Уж не расправа ли?"

- Прошу прощения, - отвечаю полковнику. - Задерживаться мы не можем. У нас задание лететь в Урумчи.

- Но там же... - предостерегающе начал он.

- Нас об этом предупредили.

- В таком случае не смею задерживать, - козырнул полковник.

Дозаправив самолеты горючим, мы передали оставшийся бензин под охрану китайцу и попросили полковника предупредить его, что оно нам пригодится на обратном пути.

Китаец услужливо приложил руки к груди.

Минут через десять мы с Шишковым снова поднялись в воздух. На этот раз видимость оказалась прекрасной, и наша пара без затруднений вышла на Урумчи.

Подлетая к городу, мы увидели у крепостной стены, которой он опоясан, множество людей. Это мятежники штурмовали крепость. Тускло мелькали частые вспышки выстрелов. Позади штурмующей пехоты гарцевали конники. И мне, и Шишкову доводилось бомбить цели только на полигонах. Поэтому нетрудно понять охватившее нас нервное напряжение.

Снижаемся до двухсотпятидесяти метров и начинаем поочередно бросать в гущу мятежных войск двадцатипятикилограммовые осколочные бомбы. Внизу взметнулось несколько взрывов. На выходе из атаки штурманы открывают огонь из пулеметов. Видим, толпа мятежников отхлынула от стены и бросилась бежать. Обогнав ее, помчалась в горы конница. На подступах к крепости осталось немало трупов. Они хорошо различались на снегу. Мы снизились чуть ли не до земли и выпустили остаток боезапаса по бегущим мятежникам, обезумевшим от нашего внезапного воздушного налета. Позже выяснилось, что суеверные вояки генерала Ма Чжуина восприняли бомбовые удары с неба как божью кару. Ведь никто из них до этого ни разу не видел самолетов.

Когда мы, выполнив задание, возвратились в Шихо, нас снова встретил полковник Иванов. Видимо, он знал, зачем мы летали в Урумчи, и от души нас поздравил с успехом. В знак особого уважения он даже снял перед нами папаху.

- Прошу вас, - с прежней галантностью указал полковник на знакомую нам подводу. - Губернатор ждет.

- А как быть с самолетами? - поинтересовался я, - Кто их будет охранять?

- Можете не беспокоиться, господа. Все необходимые распоряжения уже отданы, -успокоил нас Иванов.

Мы слили из радиаторов воду, зачехлили машины, сели в тарантас и тронулись. Ехали очень медленно. Непрерывно подгоняемые возницей-китайцем, утомленные волы еле двигались по каменистой дорого. Начало смеркаться. В небе зажглись звезды.

Подвода остановилась наконец у глинобитной фанзы, в стене которой темнел проем. Китаец подошел к этому лазу, с кем-то там поговорил, вернулся и, подобострастно кланяясь, пригласил следовать за ним.

Большая комната, в которую мы вошли, была ярко освещена керосиновой лампой-молнией. За столами, уставленными

бутылками и закусками, сидела группа русских офицеров - сослуживцев полковника Иванова. Почетное место в центре занимал губернатор - китаец. Как позже выяснилось, одновременно он является и командиром бригады.

- Господа!-обратился к сидящим за столом полковник. - У нас в гостях сегодня летчики. Русские летчики, - подчеркнул он. Хотя мы и не говорили ему, что прилетели из Советского Союза, Иванов, конечно, знал об этом.

Офицеры, а с ними и губернатор встали. Кто-то крикнул "ура!". Нас услужливо усадили на заранее подготовленные места и начали угощать. Изголодавшись за день, мы с аппетитом приступили к еде. Нас пытались выспросить, как живется "на той стороне", но мы деликатно уходили от темы разговора. Не каждому нужно знать, кто мы такие.

Наши собеседники оказались в Китае после разгрома войск Колчака и Дутова, где они служили. Теперь многие из них чистосердечно раскаивались, что в свое время не перешли на сторону Советской власти. Слово "Родина" они произносили с трепетом и болью в душе. Ведь здесь, на далекой чужбине, у них нет ни настоящего, ни будущего.

Официальную чопорность приему пытался придать губернатор. Подняв бокал, он произнес длинную витиеватую речь. Но общий смысл ее сводился к благодарности в адрес Советского правительства за поддержку и помощь в трудную минуту.

Когда губернатор, елейно улыбаясь, сел, Иванов взял в руки баян и растянул меха. Пьяные офицеры нестройно затянули какую-то старинную казачью песню, которую ранее никто из нас не слышал. Потом началась пляска.

- А ну, ребята, поддержите, - по-простецки обратился к нам Иванов.

Из-за стола вышел штурман моего экипажа Алексей Завьялов, но, вспомнив, что на нем унты, остановился и развел руками:

- Не могу. Сапоги бы...

Один из офицеров немедленно снял с себя сапоги и помог их надеть Завьялову. Алексей плясун был отменный и так молодецки стал отстукивать "чечетку", что от сапога отвалился каблук. Комнату огласил дружный хохот.

- Ну и молодец летчик. Поддал жару.

Когда нас проводили на отдых и оставили одних, мы в первую очередь вспомнили об Антоненке. Где он? Что с ним? То ли вернулся обратно, то ли сел на вынужденную? А может быть, врезался в скалы и разбился? Гадали по-разному, но к определенному выводу не пришли. Спросить же было не у кого.

Судьба товарища прояснилась позже. Весть о нем привез один из летчиков, доставивший в Шихо какое-то имущество. Оп сказал, что Антоненок, потеряв ориентировку, вернулся. Но ему не поверили, обвинили в трусости и собираются отдать под суд.

Я тут же написал письмо и передал его с возвращавшимся обратно летчиком. Я категорически заявил, что сложившееся об Антоненке мнение ошибочно, что он вполне мог заблудиться, поскольку через горы нам пришлось лететь в сплошных облаках. Видимо, он вынужден был вернуться, чтобы напрасно не погибнуть и сохранить самолет. В заключение выразил готовность взять товарища на поруки.

Письмо сыграло свою роль. Во всяком случае обвинение летчика в трусости сразу отпало, и Сергей Антоненок остался работать с нами.

В очередном боевом вылете мы должны были разведать - не собрал ли снова генерал Ма Чжуин свои силы, рассеянные под Урумчи. Бензина в запасе не оказалось. Пришлось заправить и выпустить только самолет Кости Шишкова. Полетел оп на разведку и не вернулся. До вечера ждали, а его все нет. Выходит, погиб парень.

К ночи привезли бензин. Я заправил свою машину, пополнил боеприпасы и утром, чуть свет, вылетел на поиски товарища. Но, как ни старались мы со штурманом, обнаружить его не удалось. Заметив в одном из ущелий скопление конницы мятежников, Алеша Завьялов высыпал на нее весь бомбовый груз. Но насчет "весь" он ошибся. Одна бомба по его недосмотру осталась. И вот, когда мы пролетали над крепостью Урумчи, она сорвалась с держателей и угодила прямо во двор резиденции генерал-губернатора. "Ну, - рещил я, - теперь нам с Алешей не сдобровать. Генерал-губернатор пожалуется консулу, и нас обоих отдадут под суд. Попробуй докажи, что все произошло случайно".

Возвратились в Шихо и с часу на час ждем суровой кары. Но день кончился, а о бомбе никто нам не напоминал.

Утром снова вылетели на поиски Шишкова. Над окрестностями Урумчи около двух часов кружили безрезультатно. Только на обратном пути заметили самолет, искусно укрытый у крепостной стены.

Самолет нашли, хорошо! Но где же сам Костя? Если жив - почему не дает о себе знать? Свою тревогу высказали консулу.

- Хорошо, проверю, - пообещал он. И вдруг напомнил: - Тарарам вы своей бомбой наделали. Правда, Шень Дубань простил вас, поскольку взрыв не принес никакого вреда.

Костя Шишков оказался живым-здоровым. Оказывается, его самолет подбили мятежники, пришлось садиться на

вынужденную. Приземлился он неподалеку от крепостной стены Урумчи. Защитники города тотчас же бросились спасать летчика и спасли. Самолет они тоже успели подтащить к стене и тщательно укрыть. Только с воздуха его смогли обнаружить.

Через несколько дней Шень Дубань устроил во дворце прием в честь победы над мятежниками и щедро нас наградил. О злополучной бомбе он даже не заикнулся. Понимал, что это чистая случайность, и не захотел омрачать радость победы.

* * *

Для организации авиационной школы в Синьцзяне Советский Союз передал Китаю несколько самолетов Р-5 и По-2 со всем оборудованием, необходимым для их обслуживания. Сюда была направлена и большая группа опытных инструкторов. Кроме ранее названных мною товарищей здесь работали Тюрин, Сорокин, Шней, Коло-кольцев, Хватов, Андрианов и другие. И все-таки создание школы проходило довольно туго. Основные трудности встречались при комплектовании ее курсантами. Среди китайских военнослужащих оказалось крайне мало людей, хоть мало-мальски владеющих грамотой. А ведь им предстояло изучать сложную авиационную технику. Отсталость страны, скованной феодальными порядками, проявлялась во всем. Особенно сильно она давала о себе знать здесь, в Синьцзяне. Отгороженный от остальной территории Китая высочайшими горными хребтами и безжизненными пустынями, он как бы застыл на пороге средневековья.

...Начальником авиашколы китайское командование назначило генерала Вана. Меня определили к нему старшим советником по авиации.

С горем пополам генерал набрал нужное количество кандидатов в летчики, и они приступили к занятиям. Тяжело приходилось ученикам, а учителям и того тяжелей. Многие молодые китайцы самолета вообще никогда не видели. Когда им растолковали элементарные основы аэродинамики, они никак не могли понять, как это пропеллер может сам "ввинчиваться" в воздух и тянуть за собой такую тяжелую машину. Положение осложнялось еще и тем, что никто из нас не говорил по-китайски, а слушатели совершенно не понимали русскую речь. Вот когда нам особенно пригодились приобретенные в академии навыки практического показа.

Однако, несмотря на многочисленные трудности, обучение китайцев управлению самолетом пусть очень медленно, но все-таки продвигалось вперед. Настал наконец день, когда их допустили к рулежке самолета. С каким же упоением и восторгом они это делали! Прокатившись на винтокрылой машине,

курсанты собирались в кружок и начинали что-то громко обсуждать, энергично размахивая руками.

Мы поражались прилежности своих учеников. Они могли часами сидеть на земле, не шелохнувшись, когда им о чем-то рассказывали, часто забывали про обед и отдых. Особенно нравились им практические занятия на самолете. К машине они относились, как к живому существу, буквально боготворили ее.

В числе китайцев, готовившихся стать летчиками, был невысокого роста паренек. Звали его Ван Мин. Он так привязался к нам, инструкторам, что не отходил ни на шаг, выпытывая все о самолете. А это что? А это как называется? Впоследствии он стал нашим неплохим помощником. Обладая цепкой памятью, Ван Мин быстро усвоил наиболее употребительные слова авиационного лексикона и с гордостью употреблял их где надо и но надо.

После занятий он обычно собирал свою группу и начинал повторный курс учебы уже на своем, родном языке. Но такие слова, как "винт", "шасси", "кабина", "фюзеляж", "крылья", произносил непременно по-русски.

- Ты по-своему, по-своему объясняй, - убеждали мы старательного ученика и помощника, но он лишь отрицательно крутил головой:

- Русики ка-ра-шо! Шанго ка-ра-шо!

Между китайцами и нами установилась искренняя дружба. Они сразу поняли, что советские люди оказывают их родине бескорыстную помощь. Их подкупали наша гуманность и чистосердечное отношение.

В китайской армии того времени существовала жестокая палочная дисциплина. Солдата за человека не считали. Выходец из крестьян, он и в военной форме оставался "рабочей скотинкой", бесправным существом. Офицеры, рекрутируемые из привилегированной знати, свысока относились к черни. Для них ничего не составляло до крови избить солдата или посадить его в яму, а потом морить жарою, холодом и жаждой.

Однажды на наших глазах офицер избил будущего летчика только за то, что тот уронил котелок и якобы наделал шума. Солдат стоял как вкопанный, не уклоняясь от ударов, а когда экзекуция кончилась, еще и поклонился офицеру "за науку".

Нам очень хотелось заступиться за невинного человека, но, как говорится, со своими порядками в чужой дом не ходят. Может быть, это обстоятельство и вынуждало нас с еще большим уважением относиться к простым людям, и они нам платили верной любовью. Бывало, притащат в корзине яблок и от всей души угощают:

- На, ку-шай. Карашо ку-шай.

Мы старались не принимать подарков, но китайцы обижались: ведь они предлагали их нам от чистого сердца.

Занимаясь подготовкой местных авиационных кадров, мы по просьбе правительства провинции совершали и далеко не учебные полеты, нередко связанные с большим риском. Однажды мы со штурманом Тимофеем Мизер-ским отправились по неотложному делу в южную часть провинции Синьцзянь. Погода стояла скверная. Встретившиеся на маршруте горы оказались закрытыми туманом. Возвращаться назад тоже уже поздно - горючего не хватит. Вот и решай, как тут быть.

Стали искать обходные пути. Шесть часов проболтались в воздухе, пока не заметили на вершине горы сравнительно ровную площадку. Надо немедленно приземляться, пока ее снова не закрыл туман. Знал, что иду на риск, но ничего другого не оставалось: парашютов тогда еще не было.

Сбавил обороты моторов, уменьшил скорость, рассчитываю, как бы поточнее "притереть" самолет к земле. Слева возвышается скала, справа виднеется пропасть. И все-таки приземлился. Если бы мне сейчас рассказали что-либо подобное - не поверил бы.

Оказались мы на высоте около двух тысяч метров, сошли с Мизерским на землю и обнялись от радости: живы остались.

Отправляю штурмана вниз, в долину. Там, километрах в семи, должен находиться наш аэродром. Надо же дать знать о себе, да и о горючем побеспокоиться. Сам же остался у самолета. Вскоре опустилась ночь. В ущельях зашумел ветер. "Вот хорошо, - подумал я. - К утру туман разгонит". Но вместе с ветром и мороз крепчал, Залез я в кабину, а согреться не могу. И есть хочется, и холод донимает. Так и просидел до рассвета, ни на минуту не сомкнув глаз.

Утром вижу: в мою сторону конники мчатся. Свои? Чужие? Прильнул к пулемету. Но опасения оказались напрасными. На помощь спешили местные жители, а с ними Мизерский и техник Кузьмин. Две лошаденки тащили на спинах связанные веревками канистры с бензином.

Когда самолет заправили, китайцы помогли развернуть его носом в обратную сторону. Потом пошел осматривать площадку. Она круто обрывалась, но была достаточной для разбега машины. Попрощались мы с китайцами, отблагодарили за помощь, начали разбег.

Но оказалось, я просчитался. Дистанции для разбега не хватило, и самолет над обрывом провалился. Однако нужная скорость была достигнута, машина на время как бы зависла над пропастью, потом постепенно начала набирать скорость и высоту.

Все. Опасность миновала. Погода в тот день стояла ясная, и мы благополучно добрались до Урумчи.

Каждый полет в горах Синьцзяна был связан с большим риском. Погода там изменчива, горы безлюдные, растительности никакой. Окажись один на один с этим суровым краем - мало надежды, что выживешь. Кто тебя будет искать? Разве какой случайный охотник наткнется. Поэтому, вылетая на задания, мы брали с собой запас продуктов, спички, нож, перевязочные материалы и другие необходимые в аварийной обстановке вещи.

Особенно донимали ветры, достигавшие иногда ураганной силы, В воздухе они бросали самолет, как пушинку, а на земле взвихряли тучи пыли, несли крупную гальку. В таких случаях самолеты приходилось привязывать.

Однажды я куда-то уезжал и вернулся на свой аэродром только через несколько дней. Смотрю и глазам не верю: на поле ни одного самолета. Куда они подевались? Подходит ко мне начальник отряда Алексей Разоренов, расстроенный, чуть не плачет.

- Что случилось? - встревожился я.

- Отлетались, - говорит. - Вся наша авиация вон в том овраге валяется, - и показывает рукой на окраину аэродрома.

Оказывается, накануне разразился тайфун. Самолеты сорвало с крепежных тросов и унесло в овраг. Они были так изуродованы, что из восемнадцати штук потом даже одного не могли собрать.

* * *

Объединенная авиационная школа в Урумчи, начало которой положили мы, работала уже нормально. На смену нашей группе из Советского Союза прибыли новые инструкторы. Мы же глубокой осенью 1934 года вернулись на Родину. В знак благодарности за оказанную помощь местные власти устроили советским летчикам теплые проводы.

Щит и меч

В Москве, в академии, на второй же день после возвращения меня спросили:

- Не хотите ли освежить и пополнить знания на курсах усовершенствования начальствующего состава?

- Что за вопрос? - не раздумывая, согласился я. - Хоть завтра готов сесть за парту.

Время пребывания в Синьцзяне было до предела занято подготовкой национальных кадров, самим же нам учиться приходилось мало. Не то что книги, даже газеты из Советского Союза мы получали нерегулярно, иногда с месячным запозданием. Поэтому предложение командования академии я

принял с большой охотой.

После окончания курсов получаю назначение командиром отряда тяжелых бомбардировщиков (ТБ-3) в той же бригаде академии, где работал и раньше. Переучиваюсь на новый, скоростной бомбардировщик СБ, только что появившийся в Военно-Воздушных Силах.

На исходе 1937 года снова вызывают меня в одно из управлений и говорят:

- В Китае идет война. Японские милитаристы уже захватили все жизненно важные центры северо-восточной части страны. Китайское правительство обратилось к нам за помощью. Туда на днях вылетает группа советских летчиков-добровольцев. Не испытываете ли желания еще раз приложить там свои знания и опыт?

Честно говоря, я ждал такого предложения, потому что боль и страдания китайского народа были мне хорошо знакомы. Согласился без колебаний.

- В таком случае кончайте дела в академии и выезжайте в Алма-Ату.

До столицы Казахстана мы ехали поездом. Сюда же в огромных контейнерах прибыли в разобранном виде самолеты-бомбардировщики. Бригада специалистов завода во главе с авиационным инженером Николаем Павловичем Селезневым сравнительно быстро смонтировала их, поставила на колеса. Большое содействие в работе оказали нам пограничники. Но самолеты надо было облетать. На это ушло еще десять дней.

Пока возились с техникой, из разных концов страны прибывали экипажи. К большой радости, здесь оказались некоторые мои товарищи из авиационной академической бригады: Яков Прокофьев, Борис Багрецов, Андрей Куп-чинов, Григорий Карпенко. Но многих я не знал. Как люди подготовлены? Сумеют ли в сложной фронтовой обстановке, да еще в чужой стране, выполнять ответственные боевые задания? На эти вопросы я, как командир группы, ответить не мог.

Более недели ушло на приемку самолетов и знакомство с людьми. Все они рвались в бой, готовы были жизнь отдать за правое дело многострадального китайского народа в его борьбе за национальную независимость. Но одного желания мало. В борьбе с таким опытным врагом, как японский империалистический хищник, не меньше нужно и мастерство. Успокаивало то, что из числа добровольцев отбирали обычно самых опытных воздушных бойцов, преимущественно коммунистов.

Надежда эта на практике оправдалась. Летчики, штурманы,

воздушные стрелки, механики показали себя с самой лучшей стороны.

Примерно в то же время, что и мы, только с другого направления, в Китай готовились вылететь еще два отряда бомбардировщиков, укомплектованных летчиками-добровольцами. Они из разных частей прибывали в Иркутск. Туда же по железной дороге доставлялись самолеты. Возглавлял группу командир бригады Г. Тхор, незадолго перед этим прибывший из Испании. Маршрут группы лежал через Монголию, Сучжоу, Ланьчжоу в Ханькоу.

Здесь также подобрались опытные авиаторы, в большинстве своем командиры звеньев. Многих из них я помню. Это летчики С. Денисов, В. Клевцов, Жаворонков, Синицып, Сорокин, Вязников, Разгулов, Савченко, Богдан, Румянцев; штурманы Федорук, Поповец, А. Кузмин, Якушев, Фомин, Песоцкий, Лакомов. Правда, экипажи не были укомплектованы воздушными стрелками. Но и тут нашли выход. За стрелков первое время летали техники самолетов.

В Китай мы вылетели в ноябре. Первую посадку совершили в Кульдже. Там ко мне, как к старшему группы, подходит штурман корабля ДБ-3 Никита Ищенко, только что вернувшийся из Урумчи, и говорит:

- Советую с вылетом на Урумчи повременить. За горами свирепствует снежная буря.

Я внял доброму совету, но утром принял решение все же лететь. Дело в том, что в телеграмме, полученной накануне, значилось категорическое требование "не задерживаться". Мне со штурманом Борисом Багрецовым летать вслепую приходилось уже не раз. Но справятся ли другие экипажи? Прошло три года, как я покинул Китай, а на трассе ничего не изменилось за это время. По-прежнему нет ни навигационного, ни метеорологического обеспечения полетов. Значит, надежда только на себя, на свой опыт.

Собрал я экипажи, назвал запасные посадочные площадки, если кому пурга помешает выйти на аэродром назначения. "Быть готовыми действовать самостоятельно!"- вот все, что я мог сказать командирам экипажей.

Над горами полет проходил сравнительно спокойно. Но потом, как и предупреждал Ищенко, попали в такую карусель, что я не на шутку встревожился. Снежные заряды били в стекла, бросали самолеты из стороны в сторону. В пурге мы сразу же потеряли друг друга из виду, и каждый теперь действовал на свой страх и риск. Ни показать, ни подсказать экипажам я не мог. Ведь радиостанций на самолетах по прежнему не было.

Долго ли длилась схватка со стихией - сейчас уже не помню, но тогда показалось вечностью. Самолеты, конечно, разбросало в разные стороны, как лодки в штурмующем море, и собрались мы вместе только на подходе к Урумчи.

Приземляемся один за другим. Хожу по аэродрому, считаю машины. Слава богу, все целы. Тогда-то я и проникся твердым убеждением: экипажи подобраны на совесть. Уж если они выдержали такое трудное испытание, нам теперь и сам черт не страшен.

На аэродроме оказались летчики-китайцы, которых мне в свое время довелось учить пилотажу. Они сразу же узнали меня.

- Ой, ка-ра-шо! Ой, ка-ра-шо! - восклицали китайцы. Встреча с инструктором вызвала у них большую радость. Да и мне приятно было узнать, что бывшие ученики летают уже уверенно. Кто-то сообщил обо мне генерал-губернатору. На аэродром приехал начальник школы Ван, учтиво раскланялся:

- Вас приглашает Шень Дубань.

Встреча с генерал-губернатором длилась недолго, но в память запала. После подавления мятежа он чувствовал себя уверенно, был в хорошем расположении духа.

- Школа, которую вы создали, - сказал он, - продолжает работать.

Тогда же он сообщил, что в Синьцзяне начался сбор средств на приобретение в Советском Союзе самолетов-истребителей типа И-16.

Из Урумчи мы вылетели через день. Очередная посадка в Сучжоу. Здесь пришлось задержаться. Началась пыльная буря. Самолеты, чтобы не растрепало, привязали к вбитым в землю кольям. Лиха на этом аэродроме мы хлебнули немало. Ютились в душных фанзах, питались кое-как. Только через пятнадцать дней, когда буря утихомирилась, получаем, наконец, распоряжение следовать в Ланьчжоу,

В Урумчи нам выдали карты, и мы получили возможность подробно изучить дальнейший путь. Составили штурманский и инженерный расчеты. Если лететь напрямую через горы, горючего до Ланъчжоу должно хватить. Если же в обход их придется где-то садиться на дозаправку. Нам этого не хотелось. Принимаем первый вариант. По карте без труда можно было установить: горы высокие, случись что с самолетом - сесть будет негде. Но в экипажах теперь я уже не сомневался. Справятся. А чтобы машины не подвели, приказал тщательно их осмотреть.

Город Ланьчжоу расположен на высоте 1900 метров над уровнем моря в горах. Подлетая к нему, мы обратили внимание на два особо заметных ориентира. Это река Хуанхэ, широчайшая

водная магистраль, по которой плавало множество джонок, и Великая Китайская стена.

Стена изгибалась, словно огромная змея, и терялась где-то в сизой дымке гор.

На аэродроме нас приветливо встретили представители местных властей, военного командования, любезно предложил осмотреть город. В тот же день на наших самолетах китайцы нарисовали свои опознавательные знаки.

На следующий день предстояло следовать дальше, в Ханькоу. Путь дальний. Приказываю снова проверить машины, заправить горючим и хорошенько выспаться. Полет до Ланьчжоу на большой высоте давал о себе знать. Мы порядком устали.

В Ланьчжоу находился базовый аэродром. Здесь собирали доставленные автомашинами истребители, облетывали их. Здесь же находились основные материальные запасы (горючее, продовольствие и т. д.). Базу возглавлял полковник Владимир Михайлович Акимов. В Китай он прибыл еще в 1925 году, владел китайским языком, знал местные обычаи и был здесь, как говорится, своим человеком. Хотя я уже многое знал о жизни Китая во время пребывания в Синьцзяне, наставления Акимова, тем не менее, оказались не лишними.

- Отсюда два воздушных пути, - сказал в беседе Акимов. - Один через Сиань и Ханькоу ведет в центральные районы Китая, другой через горы - в 8-ю народно-революционную армию Чжу Дэ. Не мне вас учить, как летать в горах. Но мой долг напомнить, что они очень коварны. До вас тут уже один товарищ разбился.

- Кто же? - невольно вырвалось у меня.

- Курдюмов из Брянска. Командир эскадрильи. Не учел, видимо, малой плотности горного воздуха и на посадке погиб. Так что будьте осторожны.

Да, я знал особенности высокогорных аэродромов, поэтому по совету Акимова посчитал нужным еще раз напомнить всем экипажам, как вести себя в полете, особенно на посадке.

За несколько километров от Ханькоу видим: в воздухе на разных эшелонах барражируют истребители. Чьи они? В Ланьджоу нас предупредили: будьте осмотрительны, возможна встреча с японцами. Штурманы и стрелки на случаи боя прильнули к пулеметам. Но видим, несколько истребителей, приветливо покачав крыльями, повели нас к аэродрому, остальные продолжали барражировать. Это были китайские летчики.

Совершаем над аэродромом круг, идем на посадку. Никаких знаков на земле не выложено. Но мы обходимся и без них. Короткий пробег по усыпанной гравием полосе, быстрое

сруливание, чтобы освободить путь для других.

Самолетная стоянка только с правой стороны. Слева от посадочной полосы сразу же начинается заросшее камышом болото.

Вместе с представителями китайского командования на аэродром прибыл главный военный советник М. И. Драт-вин. Наше прибытие совпало со встречей нового, 1938 года, и за праздничным столом поднималось немало тостов за дружбу между китайским и советским народами.

Разместили нас в клубе, где совсем недавно развлекались японские офицеры. Клуб так и назывался "Дэдя-пан" (японский). Это комфортабельное здание со множеством компат. В фойе - картины, зеркала. Здесь же и столовая. Жилье наше охраняли полицейские, одетые в черную униформу. Местные власти позаботились об ужине и вообще проявили к нам большое внимание.

За полночь, церемонно раскланявшись с хозяевами, Дратвин собрал нас в отдельной комнате и предупредил:

- Будьте бдительны. Избегайте местные рестораны и другие злачные места. В городе осталось немало японских агентов. Сегодня мне сообщили: сюда пароходом прибывает около двухсот молодых женщин, в большинстве дочери русских белогвардейцев. Сами понимаете, для какой цели их сюда засылают.

Кто-то из летчиков не сдержал смешок.

- Не думайте, что я шучу. Дело это серьезное, - добавил он.

Дратвин уехал во второй половине ночи. От него, а позже и от авиационного советника в Китае П. Ф. Жига-рева я узнал, каково положение на фронтах, чем располагает японская и китайская авиация. Все это нам потом весьма пригодилось в боевой работе.

* * *

Япония готовилась к большой войне с Китаем задолго до того, как развязала ее. Особенно большое внимание уделялось боевой авиации. Военно-воздушные силы Японии входили в состав армии как самостоятельная организация и подчинялись непосредственно императору.

Японская авиация представляла собой внушительную силу. Она состояла из 17 авиационных полков. В процессе подготовки к войне летный состав усиленно тренировался, совершал полеты над морем, на полный радиус действия, отрабатывал групповую слетанность. Экипажи бомбардировщиков учились действовать по аэродромам противника, поддерживать в ходе боев наземные войска. В широких масштабах практиковалось перебазирование авиации на новые, незнакомые аэродромы.

В 1936 и 1937 годах большинство авиационных частей получили новые, более совершенные самолеты, обладавшие повышенной дальностью полета, скоростью и огневой мощью. Одномоторный истребитель И-95, например, имел скорость 330-350 километров в час, а И-96 и того больше - до 380 км. Этот самолет отличался хорошей маневренностью и был в основном предназначен для сопровождения бомбардировщиков.

Основным типом дальнего бомбардировщика морской авиации являлся ТБ-96. Запас горючего у него был на 12-15 часов полета. Скорость составляла 220-230 км/час. ВВС Японии располагали также легкими бомбардировщиками, транспортными самолетами. Транспортная авиация широко использовалась для переброски по воздуху боевого снаряжения и продовольствия воинским частям. Особенно важно заметить, что японские самолеты имели радиостанции и приборное оборудование для ночных полетов.

Иную картину представляли китайские ВВС. Парк машин здесь был, по существу, музеем древностей. Своей авиационной промышленности Китай в то время не имел и вынужден был покупать самолеты за границей. Англия, Франция, Германия, Италия и США старались сплавить туда все старье, которое в их армиях давно было списано. К примеру, английский истребитель с громким устрашающим названием "Гладиатор" летал со скоростью всего лишь до 200 км в час, запас горючего имел на 2 часа полета. А американский бомбардировщик "Боинг" летал и того медленнее - 170-180 км в час. Предельное пребывание его в воздухе не превышало четырех часов.

Низкие тактико-технические данные имели истребители "Кэртис-хоук", "Фиат-32", бомбардировщики "Капро-пи-101", "Фиат-БЗ-3" и другие.

Сравнения эти я привел для того, чтобы показать, насколько немощной была китайская авиация. Положение усугублялось еще и тем, что по своей подготовке китайские летчики уступали японским.

Не было в Китае ни ремонтных заводов, не располагал он и запасными частями к самолетам. Поэтому, когда начались решающие бои за столицу Китая - Нанкин, из 520 самолетов в строю осталось всего 14.

Свели эти самолеты в отдельный отряд и укомплектовали иностранными волонтерами. Возглавил волонтеров американский летчик Винсент Шмидт. Но люди эти прибыли вовсе не для того, чтобы по-настоящему воевать, тем более жертвовать собой. Их интересовало другое: высокое жалованье, развлечения. Время свое иностранцы проводили в казино,

различных увеселительных заведениях и на кордовых площадках.

Стоял этот разноплеменный отряд на аэродроме в Ханькоу, и нам приходилось не раз встречаться с его летчиками. Одеты они были в щегольские куртки, носили ботинки на толстой каучуковой подошве и даже не пытались скрывать презрительного отношения к китайцам. Один из волонтеров - американец - спросил меня однажды:

- Неужели вы намерены всерьез сражаться?

- А как же? Затем и прибыли, чтобы помочь китайскому народу в борьбе с японцами. Волонтер усмехнулся:

- Была нужда рисковать ради дохлого дела.

- Почему "дохлого"? - спрашиваю.

- Все равно Китай войну проиграет, - убежденно сказал он. - Китайцы совсем не умеют воевать.

- Позвольте с вами не согласиться, - возразил я американцу. - Как бы ни было трудно - китайцы вышвырнут японцев со своей земли.

- Э-э! - присвистнул американец. - Это утопия.

Китайцы волонтеров не любили. Понять их было нетрудно. Эти чванливые щеголи вели себя вызывающе, хотя ни одного боевого вылета так и не сделали.

Беда Китая состояла в том, что в политическом и военном руководстве страны стояли люди, которые свои эгоистические интересы ставили выше национальных. В армии процветали взяточничество, казнокрадство, бюрократизм, продажность, прямая измена.

Командующего китайскими ВВС генерала Чжоу Чженчжоу ничуть не беспокоило плачевное состояние авиации. Он всячески покровительствовал жуликам и проходимцам, наживавшимся на закупках заведомо негодных самолетов, так как имел от того немалую выгоду для себя. Взятки он брал без зазрения совести. Об этом хорошо знал через китайских представителей наш авиационный советник П. Ф. Жигарев. Он-то и настоял перед китайским командованием, чтобы снять Чжоу Чжен-чжоу с занимаемого поста.

Ясно, что в такой обстановке нельзя было всерьез говорить о становлении китайских ВВС, организации отпора японским агрессорам. Китайская авиация, как боевая сила, к концу 1937 года утратила свою роль. Японские бомбардировщики разбойничали в небе Китая, по существу, безнаказанно.

От бомбардировок особенно страдали крупные города. Скученность там была ужасная, от зажигательных бомб возникали многочисленные пожары, и люди в огне гибли тысячами. Японская авиация буквально деморализовала население и войска

на поле боя, а защитить их с воздуха было нечем. Эти жертвы в ходе войны могли быть больше, если бы Советский Союз не протянул по-братски своему дальневосточному соседу руку помощи. Советские летчики-добровольцы, прибывшие в Китай в конце 1937 года, резко изменили положение. У китайского народа появился в воздухе не только надежный щит, но и разящий меч.

Помимо этого Советское правительство оказало Китаю огромную материальную и моральную помощь, предоставив без всяких политических условий кредит, вооружение и т. д. Достаточно сказать, что только в первые годы войны Китай получил из Советского Союза 885 самолетов.

"Помощь Советского Союза Китаю, - как отмечал маршал Фэн Юйсян, - не ограничилась только материальной и моральной сторонами. Советский Союз помогал нам кровью и жизнью своих людей".

Тот факт, что Советский Союз помогал Китаю в борьбе с врагом кровью и жизнью своих людей, лучше всего можем подтвердить мы, летчики-добровольцы.

В парке "Освобождение" в г. Ухань был сооружен обелиск в честь советских летчиков-добровольцев, спасших этот многомиллионный город от полного разрушения. на обелиске была высечена надпись: "Память о советских летчиках будет вечно жить в сердцах китайского парода. Пусть этот благодатный дух пролетарского интернационализма, присущий рабочему классу, всегда развивает и укрепляет братскую нерушимую дружбу китайского и советского народов".

Не знаю, сохранили ли нынешние пекинские руководители этот памятник, но в то время он напоминал китайцам о бескорыстии советских людей, пришедших им на помощь в тяжелую годину.

Первая группа советских летчиков-добровольцев, как я уже говорил, прибыла в Китай на своих самолетах в ноябре 1937 года. Истребители И-16 в составе 23 машин под командованием капитана Г. М. Прокофьева обосновались на нанкинских аэродромах. Здесь же приземлились 20 бомбардировщиков типа "СБ", возглавляемые Кидалинским. А чуть позже на аэродроме Ханькоу приземлился отряд в составе 31 бомбардировщика, которым довелось командовать мне. Наша помощь авиацией Китаю все время наращивалась. Несколько позже привел более тридцати самолетов-истребителей участник боев в Испании Георгий Захаров, за ним прилетели со своими группами Большаков и Зингаев.

Летчикам-истребителям, приземлившимся первыми на аэродромах Нанкина, довелось с ходу вступить в бой с японскими бомбардировщиками. Это как раз совпало со временем, когда они намеревались бомбить город. В том бою отличились многие наши товарищи. Нам рассказывали о них. Это Шубин, Ковригин, Самонин, Музыкин, Беспалов и другие. В первом же воздушном бою советские летчики сбили один японский истребитель И-96, а чуть позже еще трех воздушных разведчиков.

Наши потери тогда тоже оказались немалыми. Мы недосчитались трех самолетов. Понять это не трудно. Советские летчики боевого опыта пока не имели, тактику врага не знали, с обстановкой освоиться не успели.

На следующий день налет повторился, только удар свой японцы нацелили уже на наш аэродром. На этот раз бомбардировщики шли на высоте 5 тысяч метров, зная, что им будет оказано противодействие. Бомбы они сбросили, но те, упав в болото, никакого ущерба аэродрому не причинили. В бою японцы потеряли два самолета, три наших машины получили повреждения от осколков.

Японцы усиленно осаждали нанкинский аэродром. Советским летчикам-истребителям нередко приходилось подниматься по тревоге три-четыре раза в день. Чтобы избежать лишних потерь, китайское командование предложило нам перевести истребительную группу на запасной аэродром, находившийся западнее города. И вот только наши самолеты приземлились на новом месте вдруг налет. Эскадрилья японских истребителей появилась на малой высоте и, не встречая сопротивления, начала обстреливать из пулеметов самолетные стоянки.

Но налет особого ущерба не принес. Незначительные повреждения получили только два самолета. Невольно напрашивался вывод: видимо, японские летчики не умели вести огонь по наземным целям.

Первые бои с японской авиацией послужили для советских летчиков хорошей школой. Выяснилось, в частности, что наши летчики, не зная тактических возможностей японского истребителя И-96, пытались вести с ним бой на виражах, не в меру применяя такую пилотажную фигуру, как переворот. Маневр осуществлялся на малых высотах.

Кое-кто из летчиков использовал даже петлю, чем подставлял себя под удар противника. Не было отработано и взаимодействие. Ведомый, строго выдерживая дистанцию и интервал, держался очень близко к ведущему и забывал следить за задней полусферой. Японцы этим пользовались, подходили иной раз незамеченными и сзади открывали по нашим самолетам огонь.

Неотработанной оказалась у нас и взаимная поддержка в бою. Каждый истребитель дрался с врагом в одиночку, мало думая о том, что исход любого боя зависит прежде всего от дружных, согласованных коллективных усилий.

Все эти просчеты, которые имели место на первых порах, понять нетрудно. Советские летчики только-только начинали "примеряться" к противнику и не могли за несколько дней приобрести нужные боевые навыки.

Когда на аэродромах Наньчана и Ханькоу обосновалась советская бомбардировочная авиация, истребителей перебросили для прикрытия этих баз с воздуха. С того времени и истребителям, и бомбардировщикам вместе жить, как говорится, стало веселее.

В дневных налетах противник терял от огня наших истребителей немало самолетов. Это-то и вынудило японцев летать в основном ночью. Наше командование в связи с этим приняло соответствующие меры. С наступлением темноты самолеты отводились за 100-150 метров от границы аэродрома и размещались не ближе, чем в двухстах метрах друг от друга. Это для того, чтобы одной бомбой не могли быть выведены из строя сразу два самолета. А на рассвете боевые машины снова занимали такие места, откуда удобнее было взлетать. Китайцы помогли соорудить капониры, обложив места стоянок самолетов мешками с песком.

Война научила нас жить и работать по-фронтовому. На аэродромах появились убежища, запасы горючего стали располагать далеко от рабочей площади аэродрома, все ремонтные работы проводились, как правило, в ночное время.

Летчики и техники приспособились быстро выводить самолеты из-под удара, ликвидировать последствия бомбардировок. В этом нам усердно помогали жители близко расположенных китайских поселений.

В один из непогожих дней на аэродром, где мы базировались, японцы совершили воздушный налет. Несколько бомб разорвалось на покрытой гравием и хорошо утрамбованной взлетно-посадочной полосе. Прошло полчаса - не более. Видим, с корзинами на коромыслах и лопатами в руках к аэродрому спешат тысячи китайцев. Буквально через несколько минут воронок как не бывало. Их быстро засыпали и утрамбовали.

Когда мы прибыли, нас не всегда вовремя оповещали о появлении вражеских самолетов. А службу оповещения несли китайцы. Военное командование приняло решительные меры. Если кто-либо из дежуривших на посту наблюдения пропускал вражеские самолеты незамеченными или опаздывал вовремя сообщить о них, ему без суда и следствия отрубали голову. Эти строгие, драконовские меры возымели свое действие. Сеть постов ПВО стала работать безупречно. Мы узнавали о появлении противника за полтора-два часа до подхода его самолетов к цели.

"Тимбо!" (Тревога!) объявлялась сиреной за 30- 40 минут до приближения самолетов. Кроме того, над командным пунктом аэродрома взвивался черный флаг. Летчики занимали места в самолетах. Следом подавался прерывистый сигнал-сирена, а вместо черного на флагштоке появлялось красное полотнище, и самолеты уходили в воздух. Направление, откуда ожидался противник, обозначалось на земле условной стрелой из материи.

* * *

18 февраля 1938 года японские бомбардировщики под прикрытием истребителей пытались прорваться к Ухани - крупнейшему промышленному центру Китая, узлу дорог. На их пути встал истребительный заслон. Разыгралось ожесточенное воздушное сражение. Когда оно закончилось, на земле пылало двенадцать костров. Горели сбитые японские самолеты. Это была внушительная победа советских летчиков-добровольцев. Такого количества самолетов за один бой японцы еще не теряли.

Радостью и гордостью осветились лица наших летчиков. Они обнимались, поздравляли друг друга. В этом бою отличились Папюшкин, Селезнев, Иван Пунтус, Демидов, Ремизов, Жукоцкий, Казаченко, Конев, Вешкин, Папин, Сергей Смирнов, Хлястич и другие.

Японцы поняли, что с советскими летчиками-истребителями шутки плохи, и более двух месяцев к городу приблизиться не решались. И только 29 апреля, собрав группу из 54

бомбардировщиков, под прикрытием такого же количества истребителей они отважились взять реванш. Но финал получился опять-таки не в пользу японцев. На этот раз в ожесточенном бою советские истребители отправили на землю 21 вражеский самолет. Из наших на базу не вернулись пять летчиков.

И снова наступила продолжительная пауза. Но враг не смирился с поражением. Через месяц японские летчики в третий раз решают попытать боевое счастье на этом направлении, но оно им опять не улыбнулось. Над Уханью японцы потеряли 14 машин.

Возникает вопрос: почему японцы, имея хорошие по тому времени самолеты и подготовленный летный состав, несли тем не менее от наших истребителей большие потери?

Объясняется это, на мой взгляд, двумя причинами. Первая из них состоит в условиях базирования. Японцам приходилось летать на полный радиус, так как их аэродромы находились далеко от линии фронта. Истребители, имевшие задачей прикрывать бомбардировщиков, были в какой-то мере скованы в маневре.

Мы же в этом отношении находились в более выгодных условиях. Наши истребители, как правило, вели воздушные бои в районе своего аэродрома, имели большой запас горючего, могли повторять атаки многократно, преследовать противника, когда он уходил от цели.

Вторая причина состоит в боевой выучке и волевых качествах наших летчиков. Из числа добровольцев направляли в Китай наиболее искусных воздушных бойцов, людей смелых и решительных, преданных своей Родине, верных интернациональному долгу, преимущественно коммунистов. Эти люди готовы были скорее погибнуть, нежели запятнать свое имя трусостью. Доверие Родины они ставили превыше всего. К этому нужно добавить, что наши самолеты были не хуже, а по некоторым показателям даже лучше японских.

Эти обстоятельства понимало и японское командование, но изменить их в свою пользу не могло. Любопытен такой факт. В феврале 1938 года японские летчики сбросили на аэродром Лоянь вымпел с запиской: "Вы храбро дрались вчера. Приглашаем вас на наш аэродром", давая этим понять, что дома, мол, и стены помогают.

Мы, летчики-бомбардировщики, от души радовались боевым успехам своих друзей-истребителей и старались не остаться перед ними в долгу. Несколько раз группы наших бомбардировщиков совершали налеты на корабли противника, плавающие по р. Янцзы, бомбили железнодорожные узлы, на которых замечалось скопление вражеских эшелонов.

Ходили мы без прикрытия. Истребители нужны были для отражения воздушных налетов на китайские города. Кроме того, наши СБ в скорости превосходили японские истребители, и встреч с ними экипажи не опасались. На самолетах стояло мощное бортовое вооружение, и мы с успехом могли отражать нападение сами, а уж если заставляла нужда, могли за счет скорости и оторваться от противника. Эти обстоятельства создавали у экипажей полную уверенность в благополучном исходе каждого полета, вдохновляли их на подвиги. Как мы гордились тогда замечательной техникой, созданной умом и трудом советских ученых, конструкторов, рабочего класса!

Как-то вечером представитель китайского командования полковник Чжан пригласил меня к себе и через переводчика сообщил:

- На одном из аэродромов Нанкина базируются японские самолеты. Сегодня там приземлилась еще группа бомбардировщиков. Не исключено, японцы что-то замышляют. Возможен удар по аэродрому Ханькоу.

Офицер достал карту, расстелил ее перед собой.

- Расстояние от Ханькоу до Нанкина примерно 450 километров. Можете туда долететь? - спросил он.

- Конечно, можем, - заверил я.

- В таком случае готовьтесь.

Связываюсь по телефону с нашим военным советником, излагаю ему просьбу китайского командования. Дратвин одобрил замысел, предупредив при этом:

- Учтите, японцы на том аэродроме установили зенитки.

Свой план мы постарались сохранить в тайне. Расчет сводился на внезапность удара. На аэродроме велась обычная, не вызывающая никакого подозрения работа. Экипажи занимались в классах. Словом, жизнь шла своим чередом.

Я разыскал китайского инженера Вана, который ведал средствами обеспечения - горючим, бомбовооружением, патронами и т. д. Инженер, как всегда, был немножко навеселе и про себя ругал на чем свет стоит начальство: не подвезли то, не дали вовремя другое. От местного начальства дошел до самого генералиссимуса Чан Кай-ши и, не стесняясь нашего присутствия, обозвал его сволочью.

И были на это свои причины. Положение на фронтах становилось все хуже и хуже, и Вана, как и любого истинного патриота, это немало беспокоило: ведь японцы продвинулись к самому сердцу его родины.

К нам он проникся полным доверием и потому не стеснялся в выражениях. Мы его по-русски называли Иваном, и это ему,

видимо, очень нравилось.

- Успокойся, Иван, - говорю инженеру. - У нас в России тоже такое бывало. Одно время Советская власть висела на волоске. Но народ нашел в себе силы изгнать интервентов. Уверен, что и китайский народ в конечном итоге одержит победу.

- Ваша правда, ваша правда, - закивал головой китаец. - Мы им!.. - и, не досказав, погрозил в белесое безоблачное небо кулаком.

Я попросил инженера подвезти к самолетам дополнительный запас бомб, патронов, канистры с горючим.

- Лететь собираетесь? - полюбопытствовал он.

- Пока нет, - отвечаю уклончиво. - У нас, по-русски, это называется поддерживать боеготовность.

- Понимаю, понимаю, - согласился Ван и больше вопросов не задавал.

Вечером я собрал летчиков в изолированном от других комнат помещении, поставил у двери дежурного, чтобы никто не мог подслушать, и изложил предстоящую задачу. Такая предусмотрительность была нелишней. Японцы имели разветвленную агентурную сеть, и было бы наивно полагать, что одну из основных баз советской авиации они обошли вниманием. А успех операции обеспечивали только скрытность и внезапность.

Вылетели мы еще затемно. Под нами в свете луны серебром отливала широкая гладь Янцзы, в которую, как золотые гвозди, были вбиты отражения звезд. Я шел впереди, за мной на некотором удалении Яша Прокофьев, следом другие экипажи. Всего на задание отправилось 26 экипажей. Замыкал колонну Вася Клевцов.

Появление советских самолетов явилось для японцев полной неожиданностью. Они, видимо, еще спали, потому что никакого движения на аэродроме мы не заметили. Белые самолеты с красными кругами (отличительный знак японцев) выстроились в одну линию, как перед инспекторским смотром. И вот вниз полетели бомбы. Звено за звеном на определенных дистанциях освобождались от своего груза над вражеским аэродромом. То там, то здесь возникали пожары. Наша группа развернулась на обратный курс. Видно было, как внизу заметались люди.

И только когда собрались уходить домой - забеснова-лись зенитки. Шапки взрывов повисли справа, слева, вверху. При подходе к Нанкину я заметил, что один из моторов моего самолета начал терять тягу. Температура в системе охлаждения резко пошла вверх. Я понял, что осколок, видимо, попал в радиатор и вода вытекла. Пришлось неисправный мотор отключить и лететь на одном, а управление группой передать

Прокофьеву, который успешно справился с заданием.

Дотянуть самолет до Ханькоу мне тогда не удалось. Мотор от перегрузки начал сдавать, высота падала. Ничего не оставалось, как садиться на вынужденную. Вижу - впереди дамба, а рядом болотистый луг. Самолет коснулся травяного покрова и сразу же провалился коле сами, вздыбив жижу. Никто из экипажа не пострадал. Где мы? - возник первый вопрос. На территории, занятой японцами, или у своих? Вылезли из кабин и, утопая по колено в грязи, обошли машину кругом. Она оказалась цела, только завязла в болоте по самый фюзеляж.

Кругом ни души. Вдруг видим: над камышами мелькнула чья-то голова и тут же исчезла. Наконец показался и сам человек. Жестом приглашаем незнакомца подойти к нам. Он, видимо, понял, осторожно вышел на лед, а следом, как по команде, высыпало еще человек триста. Враждебных намерений китайцы не выказывали, потому что видели на самолете опознавательные знаки своей родины. Спрашиваем:

- Джяпан ю, миго? (Японцы есть или пет?)

Мотают головами: миго (нет).

Тогда начинаю изображать рукой, как крутят ручку телефона, и называю Ханькоу.

Снова качают головами. Понял: связи с Ханькоу нет.

Подхожу к одному из пожилых китайцев и показываю рукой на синюю полоску материи, пришитую к моему комбинезону. На полоске по-китайски значилось, что людям, предъявившим этот знак, необходимо оказывать всяческое содействие. Иероглифы были скреплены внизу большой красной печатью.

- О-о! - заулыбались китайцы. - Рус, рус. Перед вынужденным приземлением я успел заметить, что справа протекает Янцзы. Река отсюда недалеко. Посоветовавшись с членами экипажа, решили попросить китайцев помочь вытянуть самолет из трясины и перекатить его к реке. А там, может быть, удастся разыскать баржу и переправить машину водой в Ханькоу.

Знаком объясняем китайцам, что нужно делать. Несколько человек тут же побежали в деревню, принесли с собой веревки, бревна, доски. Соорудили что-то наподобие настила, приподняли самолет, поставили на колеса. Потом зацепили веревками за стойку шасси.

- А теперь давай!

- Давай, давай! - засмеялись китайцы и хвостом вперед потянули машину к берегу. Их было много, они облепили самолет, словно муравьи, и двенадцатитонная громадина с трудом начала поддаваться.

С помощью подоспевших из деревни жителей самолет

перекатили к берегу Янцзы, сделали сходни и осторожно спустили его на зыбкую палубу старенькой баржи. Теперь оставалось закрепить колеса, чтобы он не скатился в воду.

Пыхтя и фыркая, к барже подошел маленький катерок. Пожилой капитан, держа фарфоровую трубочку в зубах, заулыбался: видать, ему впервые приходилось транспортировать столь необычный груз.

- Ханькоу? - спросил он.

- Ханькоу, - подтвердили мы.

Капитал вытащил из кармана блокнот, оторвал листок, что-то изобразил на нем иероглифами и заставил меня расписаться. Что я подписывал - не знаю, но капитан аккуратно перегнул бумагу вдвое, положил во внутренний карман тужурки и застегнулся на все пуговицы. Для него, видимо, это был оправдательный документ на перевозку груза. Потом приложил руку к головному убору и ловко перебежал по трапу на катер. Мы рванулись было на палубу баржи, но нас вежливо остановили: не следует рекой плыть - очень, очень долго.

- Кушать, кушать нада, - лопотали китайцы. -Чифан, чифан.

Усадили нас в большую весельную лодку и отчалили к противоположному берегу, где виднелся небольшой городишко.

- Уху, Уху, - показывали на него китайцы. Неподалеку от берега стояла приземистая кофейня. Туда нас и привели. Вкусно пахло жареным мясом, ароматным настоем из каких-то незнакомых нам трав. Хозяин кофейни, тучный, с тонкой косичкой на голове китаец, вежливо кланялся, предлагая все новые и новые блюда.

- Из пекла да на курорт попали, - пошутил Борис Багрецов. Тут было действительно тепло и тихо, хотя в 20 километрах проходила линия фронта.

Когда мы утолили голод, нас повели в рядом стоявший домик, открыли небольшую комнату. Пол ее был застлан циновками, у стены лежали валики, обтянутые драпировкой. Человек, сопровождавший нас, сложил ладони рук и наклонил на них голову. Это означало: спать, спать...

Пережили мы за день немало, и после вкусного обеда клонило ко сну. Сняли унты, комбинезоны, улеглись на полу. Но не успели сомкнуть глаза - слышим за стеной шум, треск барабанов, звуки, похожие на глухие выстрелы. Мы вскочили и на всякий случай взяли наизготовку пистолеты. В чужом краю, к тому же ночью, могло быть всякое. Потом, не зажигая огня, приоткрыли занавеску и видим: по улице неторопливо шагает большая толпа, у многих в руках бумажные фонарики, хлопушки, факелы.

- Фу, черт. Напугали, - выругался техник Купчинов.

Оказывается, китайцы справляли в ту ночь один из своих праздников. Мы снова улеглись, но сон не шел: так и провалялись, пока за окном не занялся молочный рассвет.

Часа через два тот же сопровождающий, что нам показывал жестами "спать, спать", принес свежеиспеченные лепешки, душистый чай, а другой держал на поводках трех осликов.

- А это еще зачем? - невольно вырвалось у меня, когда я увидел смирно дремавших животных.

Китаец смешно оседлал палку, дал знать, что ослики поданы для нас.

- Да я же раздавлю эту скотинку, если на нее сяду, - рассмеялся Багрецов. Был он широк в плечах, да и ростом природа не обделила.

В унтах, комбинезонах не только штурман, но и мы выглядели великанами, поэтому от услуг отказались. Зачем понапрасну мучить безответных животных?

До Анцына нас сопровождал молодой, худенький китаец. В пути он пытался что-то рассказывать, но, убедившись, что мы ничего не понимаем, вышел вперед и начал мурлыкать себе под нос заунывную песню, взмахивая в такт шагам бамбуковой палкой.

- Товарищ капитан, - обратился ко мне Багрецов. - А вдруг китайцы уволокут наш самолет не в Ханькоу, а в другое место?

Честно говоря, и я думал об этом. Очень уж легковерно мы поступили. Подписали какую-то бумажку незнакомому человеку, а сами в кофейню. Успокаивало одно: честность китайцев. Это мне было известно еще по Синь-цзяню. К тому же бомбардировщик не яблоко. Его в карман не спрячешь, на базаре не продашь.

- Ручаюсь, что привезут точно в Ханькоу, - постарался я развеять опасения штурмана.

В Анцыне с помощью сопровождавшего нас китайца мы разыскали местного губернатора и жестами поведали о своих злоключениях. Губернатор понял нас и принял в нашей горькой судьбе живейшее участие. Он позвонил по телефону в Ханькоу и долго кого-то уговаривал, чтобы прислали самолет. Об этом мы его попросили.

Аэродром от города находился примерно в шести километрах. Мы собрались было идти, но губернатор упредил наше намерение.

- Рикша, рикша, - дважды повторил он известное нам слово.

- Рикша? Нет, - замахали мы руками. Нам, советским людям, претило использовать человека как тягловую силу, нас с детства

воспитывали в духе благородства и уважения к людям. Словом, категорически отказались от любезного предложения и направились пешком.

На аэродроме в глинобитной фанзе располагалась китайская комендатура. Когда мы вошли в помещение, дежурный офицер встал из-за стола и попросил нас подождать. Потом позвонил по телефону и сообщил: самолет будет завтра.

Пока он нам объяснял, энергично жестикулируя руками, приоткрылась дверь, и мы увидели в соседней комнате японского летчика. Он что-то рассказывал китайскому офицеру, натянуто улыбался.

- Ваши летчики его сбили, а мы поймали, когда он опустился на парашюте, пояснил комендант. Потом спросил: - Что с ним делать?

- Что делать? Решайте сами, - ответили мы. - Он ваш пленный, и поступайте с ним согласно китайским законам.

Только вышли за дверь - слышим позади выстрел.

Обращаемся к переводчику:

- Что случилось?

- Вы сказали "закон". Вот по закону и поступили.

На аэродром в Анцын за нами прилетел на бомбардировщике командир экипажа Савченко. С ним был и штурман.

- Но как же мы впятером втиснемся? - спрашиваю командира экипажа.

- Ничего. Машина сильная. Как-нибудь уладим.

За управление самолетом я сел сам. Предстояло пересечь горный хребет, а погода плохая, идет дождь, видимость ограничена до предела.

Вот и Ханькоу. Встретили нас на аэродроме с большой радостью. Ведь трое суток никто ничего не знал о нашей судьбе. Решили, что погибли. И вдруг являемся живыми-здоровыми.

А у меня первый вопрос: пришла ли баржа с самолетом?

- Пока нет, но скоро будет, - постарались успокоить товарищи. Китайцы уже успели передать на аэродром, что самолет плывет по Янцзы, а летчики, то есть мы, здоровы и невредимы.

- Только вот задача: как мы доставим его на аэродром? - высказал свои опасения инженер.

Но об этом сейчас думать не хотелось. Я был преисполнен чувства благодарности к капитану катера, который честно сдержал свое слово.

В тот день я впервые встретился с П. В. Рычаговым. Невысокого роста крепыш, смелые, немножко навыкате, глаза. Слава о нем прошла, когда он еще сражался с фашистами в

Испании. Этому человеку посвятил не один свой очерк журналист Михаил Кольцов. Я, как и все советские люди, восхищался боевой доблестью наших летчиков в Испании, в том числе и Рычаговым. В декабре 1937 года его избрали депутатом Верховного Совета СССР. И вот, когда развернулись боевые действия в Китае, Рычагов одним из первых снова попросился на поле битвы.

Подошел он ко мне, поздоровался, сказал одобрительно:

- Ух, и здорово же вы поработали! Японцы, наверное, чешут теперь затылки. Шутка ли: несколько десятков самолетов им придется записать в поминальник.

Рычагов прибыл для руководства боевыми действиями наших летчиков-добровольцев. С ним прилетели военный комиссар А. Г. Рытов и известный летчик-испытатель А. С. Благовещенский, который возглавил группу советских летчиков-истребителей.

К вечеру на аэродром приехал П. Ф. Жигарев. Он собрал всех участников боевого вылета на Нанкин и объявил благодарность. Рычагов предупредил нас:

- Японцы, наверняка, попытаются расквитаться за свою беспечность. Будьте готовы к отражению налета на аэродромы.

Рычагов как в воду глядел. Дня через два с передовых постов воздушного наблюдения поступило сообщение: курсом на Ханькоу идет большая группа вражеских бомбардировщиков. Впереди и выше ее - истребители.

Мы уже успели изучить тактику японцев. Сначала они стремятся связать боем наших истребителей, чтобы обеспечить свободу действий своим бомбардировщикам. Рычагов, исходя из опыта боев в Испании, предложил контрмеры. Он решил разделить истребителей на две группы. Когда одна из них вступила в схватку с вражескими истребителями, другая, находившаяся в стороне, неожиданно для врага бросилась на бомбардировщиков. Оказавшись без прикрытия, бомбовозы начали сбрасывать свой груз куда попало и разворачиваться назад. По многим из них уйти не удалось. Советские истребители преследовали японцев до тех пор, пока у них было горючее. Сбитые японские самолеты местные жители находили потом в плавнях, болотах, на рисовых полях. Захваченных в плен японских летчиков они связывали веревками и доставляли на ближайший аэродром.

...Как только прозвучал сигнал тревоги, мы бросились к своим машинам, чтобы вывести их из-под удара. Бомбардировщики поднимались в воздух первыми, в заранее намеченной зоне становились в круг и находились там до тех пор, пока не минует опасность, Истребители поднимались несколько позже. Не было расчета заранее расходовать горючее. Оно

необходимо для боя, а затем для преследования врага.

Находясь в зоне, мы хорошо видели всю воздушную баталию - сражение наших истребителей с японскими. Бой завязался на высоте две тысячи метров и вскоре распался на несколько очагов. Самолеты то взмывали ввысь, то начинали пикировать или выписывать глубокие виражи. Знойное блеклое небо полосовали светящиеся трассы. Вот загорелся один истребитель, задымил другой, блеснув на солнце крыльями, опрокинулся навзничь третий. Чьи самолеты падали - вражеские или наши, издали установить было невозможно. Клубок сражающихся "ястребков" стал постепенно смещаться на юг. Запас горючего у японцев кончался, до своей базы далеко, и в их положении было благоразумнее заранее отступить.

Когда мы возвратились к аэродрому, на полосе зияли дымящиеся воронки от взрывов бомб, а в стороне что-то горело - самолет или автомашина - не разберешь.

Пришлось уйти на второй круг и ждать, пока приведут в порядок посадочную полосу.

Первым на аэродроме встретил нас инженер Ван.

- Пять самолетов сбили? - спросил я.

- Ага, ага, - радостно закивал китаец.

- А наших?

Ван показал один палец.

Рычагов вместе с другими товарищами переждал налет в щели, отрытой рядом с командным пунктом. Когда все успокоилось, он пригласил меня в комнату и, развернув карту, сказал:

- Японцы продолжают наступление в глубь страны. Резервы они перебрасывают обычно пароходами или самолетами, но основную массу войск и техники направляют по железной дороге. Самое уязвимое для них место - вот этот мост через Хуанхэ, - показал он карандашом. - По нашим сведениям, рядом с ним японцы возвели понтонную переправу.

Рычагов на время отвлекся от карты, прошелся по комнате и добавил:

- Китайское командование считает, что, если мост будет уничтожен, это сдержит наступление японцев. Их войска на какое-то время останутся без резервов.

Потом помолчал и, сверкнув глазами, решительно добавил:

- А что, если грохнуть по мосту?

- Грохнуть можно, - отвечаю. - Цель заманчивая. Но ведь далеко.

- Знаю, - согласился Рычагов. - И все же давайте подумаем, как помочь китайцам. Игра стоит свеч.

Мы склонились над картой и стали прикидывать, как это лучше сделать. Без посадки туда не долететь. Значит, нужен промежуточный аэродром.

- И об этом я подумал, - воскликнул Рычагов. - Промежуточным может стать Сюйчжоу. Я договорюсь с китайцами, чтобы доставили туда горючее. Только, - и он приложил палец к губам, - о предстоящей операции ни-ни-ни... Понятно?

Можно было и не предупреждать об этом. За время работы в Китае мы научились держать язык за зубами.

- А сейчас ваша задача, - заключил Рычагов, - отобрать наиболее опытные экипажи, сделать необходимые расчеты, подготовить к вылету машины.

Рычагов уехал, а я долго еще сидел над картой, обдумывая, как лучше выполнить столь сложное задание. С высоты, как известно, мост кажется тонкой ниточкой, и попасть в него - не простое дело. А разрушить его надо во что бы то ни стало, иначе зачем огород городить.

Посоветовался со своим инженером, можно ли взять дополнительный груз бомб. Инженер, немного подумав, ответил:

- Вообще-то раньше этого не делали. Но уж если очень надо - попробуем.

Чтобы проверить расчеты, мы подвесили на один из самолетов полный боекомплект, а потом положили в него еще 36 бомб в ящиках. Перегруженная машина долго бежала по полосе, пока между нею и землей наконец образовался просвет. Медленно набирая высоту, самолет все-таки поднялся в воздух. Раз взлетел один, решили мы, смогут и другие.

Отобрали 25 самых опытных экипажей и разделили их на три группы. Первую девятку повел я, вторую - Василий Клевцов, а третью, семерку, - Яков Прокофьев.

К мосту подошли на малой высоте. Японцы, видимо, были уверены, что этот объект, расположенный в глубоком тылу, недосягаем для советских бомбардировщиков, поэтому его не охраняли. Мы взяли курс 45 градусов, вышли на цель и поочередно сбросили весь бомбовый груз. А те, что не попали в основную цель, угодили в понтонную переправу - она же была рядом. В итоге не стало ни моста, ни переправы.

Неподалеку находился аэродром. Мы видели, как с него начали подниматься японские истребители, но нас догнать они уже не могли.

На обратном пути снова приземляемся в Сюйчжоу, заправляемся горючим и следуем дальше. Только сели в Ханькоу - подбегает представитель китайского командования и показывает

распоряжение: следовать в Наньчан. Прилетаем туда, а нас уже ждет П. В. Рычагов.

- Вы не представляете, какое великое дело сделали, - сказал он. - Вы спутали все карты японского командования. Когда-то они соорудят новую переправу. Наступление неизбежно застопорится.

Да мы и сами понимали, что не ударили лицом в грязь. И дело сделали, и ни одного экипажа не потеряли.

Отведя меня в сторону, чтобы никто не слышал, Рычагов предупредил:

- Завтра вам предстоит выполнить еще более ответственное и еще более трудное задание. Но об этом разговор особый. А сейчас всем отдыхать.

Курс на Формозу

Ко второй половине февраля 1938 года самолетный парк Японии оказался настолько истощен, что правительству пришлось срочно заключать контракты с фирмами Германии и Италии на приобретение новых самолетов. Иностранные суда с боевой техникой не могли разгружаться в шанхайском порту. Японцы не без оснований опасались налета советских бомбардировщиков. Поэтому разгрузка производилась на японских островах, в частности на главной базе ВВС Японии острове Формоза (Тайвань).

По агентурным данным, китайскому командованию стало известно, что на Формозу прибыл очередной караван с авиационной техникой. Самолеты в разобранном виде, упакованные в контейнеры, доставлены на аэродром. Там же, на стоянках, находится немало машин, уже собранных и подготовленных к перелету в Шанхай. Завезены большие запасы горючего.

Мы стали готовить воздушный налет по этому объекту. В разработку плана включился и прибывший в Наньчан П. Ф. Жигарев.

Техникам и механикам была поставлена задача: тщательно осмотреть бомбардировщики и заправить их горючим. А чтобы все осталось в строжайшей тайне, подвеску бомб решили произвести перед самым вылетом. Основная трудность выполнения задачи состояла в том, что поблизости от океана не было площадок, на которые можно было бы посадить скоростные бомбардировщики и дозарядить их бензином.

- Туда придется лететь напрямую, - сказал Жигарев. - А на обратном пути сядете и дозаправитесь вот тут. - И указал на аэродром Фуджоу, расположенный в горах, в 230 километрах от берега.

- Учтите, - добавил он, - что поблизости от него характерных ориентиров нет.

- И еще одна трудность, - вставил П. В. Рычагов. - На сухопутных самолетах предстоит пролететь над водой. Сами понимаете: случись что - гибели не миновать.

Словом, озадачили нас серьезно. И то трудно, и это нелегко. Но лететь-то надо.

Японцы летали обычно вдоль линейных ориентиров - железных дорог, рек и т. д. Для нас это исключалось. Мы проложили кратчайший маршрут по прямой.

Когда общие указания стали ясны, я вызвал штурмана группы Федорука, чтобы вместе обмозговать детали выполнения задания. Решили лететь на высоте 45005500 метров. Мы понимали, что длительное кислородное голодание может тяжело отразиться на самочувствии и работоспособности экипажей. Но другого выхода не было. На большой высоте увеличивалась дальность полета, поскольку меньше расходовалось горючего, а это в тот момент обеспечивало успех.

Чтобы ввести японцев в заблуждение, решили вначале пройти севернее острова, потом резко развернуться вправо, снизиться с приглушенными моторами до 4 тысяч метров и с ходу нанести удар. А над проливом снизиться еще до двух тысяч метров, чтобы позволить членам экипажей, как говорится, "глотнуть воздуха". Над материком же опять подняться до четырех тысяч метров и идти к аэродрому дозаправки.

Полет готовился в строжайшей тайне. Пока летчики, штурманы и стрелки отдыхали, мы с комиссаром группы Петровым и Федоруком шуршали картами, составляли схему, делали необходимые расчеты. Под утро и нам часа два удалось поспать. Проснувшись в назначенный час, собрали экипажи и провели розыгрыш полета. Технический состав в это время снаряжал машины боеприпасами.

Утро обещало хорошую погоду. Потом вдруг начали наплывать облака. "Может быть, это и к лучшему, - подумал я. - Вражеским зенитчикам наши самолеты не будут видны".

Проводить нас в дальний и, прямо скажу, рискованный полет прибыли Жигарев и Рычагов. Командиры экипажей доложили, что к вылету все готово. Только один самолет остался без воздушного стрелка: тяжело заболел.

Что делать? Не хотелось оставлять бомбардировщик на аэродроме. Все-таки сотни килограммов бомб при ударе по такой цели не будут лишними.

Выручил комиссар нашей группы Петров.

- Разрешите мне лететь за стрелка, - предложил он.

- Вы же всю ночь не спали, - говорю ему. И это было действительно так. С вечера и до самого утра он проверял, как технический состав готовит самолеты к вылету.

- Ничего, выдюжу, - отвечает Петров, по привычке пригладив на голове ежик. Глядя на этого крепыша, никто не усомнился бы в том, что он выдюжит.

- Ну что ж, не возражаю, - ответил я и невольно подумал: когда люди узнают, что с ними летит комиссар, это еще больше поднимет их боевой дух.

Небо начинало светлеть. Пора вылетать. И вдруг тишину распороло характерное завывание. "Тимбо!" (Тревога!) На горизонте показались черные точки. Неужели к нам пожаловали японцы? Значит, кто-то узнал и передал им о нашем замысле. Мне редко изменяло хладнокровие, а тут, откровенно говоря, по телу пробежали мурашки. Ударят сейчас, и аэродром взлетит на воздух. Ведь самолеты до предела заправлены горючим и бомбы уже подвешены.

Подходит Петров и спрашивает с тревогой:

- Что будем делать?

Я молчу. Взлететь не успеем, на рассредоточение самолетов тоже времени нет. Вот, подловили, гады. Если зенитки не отгонят их - все пропало.

А самолеты идут прямо на нас. Уже отчетливо видны две девятки. Подаю команду "Всем в укрытия!", а сам продолжаю наблюдать за воздухом. Вижу: самолеты отворачивают влево - в сторону Чаныпа и вскоре исчезают на горизонте. Беда миновала.

Потом мы с Петровым долго ломали голову над тем, почему японцы не дошли до нашего аэродрома: то ли они не заметили самолетов (было еще не совсем светло), то ли имели задание бомбить именно Чаныпа. Все это осталось для нас загадкой.

Приезжает на аэродром П. В. Рычагов, взволнованный не меньше, чем мы.

- Я еще в пути увидел японские бомбардировщики, - со вздохом облегчения сказал он. - Ну, думаю, наделают сейчас тарарам. Кричу шоферу: "Жми на всю железку", будто чем-то могу помочь вам. А как увидел, что японцы разворачиваются и уходят в сторону - плясать был готов от радости.

Я понимал причину озабоченности Рычагова. Он был не только руководителем советских летчиков-добровольцев, но и главным военным советником Ставки по вопросам использования ВВС. Значит, ответ за разгром нашей бомбардировочной группы и срыв боевого вылета на Формозу потребовали бы прежде всего с него, и довольно строго. Но все обошлось благополучно. Когда экипажи построились, Рычагов обратился к ним с краткой

напутственной речью. В заключение он напомнил, что сегодня 23 февраля, и призвал достойно отметить праздник нашей доблестной Красной Армии.

По сигналу ракеты 28 тяжело груженных бомбардировщиков один за другим поднялись в воздух. Набираем высоту 5500 метров. Сердце бьется учащенно, кружится голова, клонит ко сну - первые признаки кислородного голодания. И в борьбе с ним можно было рассчитывать только на собственную физическую выносливость.

Облачность под крылом становилась все реже. Наконец впереди показалась голубая полоска Формозского пролива, а за ней и сам остров. С высоты он казался огромным, с желтыми крапинками, изумрудом, вправленным в безбрежную гладь океана.

Как и намечалось заранее, мы прошли севернее острова, а затем резко повернули к цели и с приглушенными моторами начали снижение. Я осмотрелся и пересчитал машины: ни одна не отстала. Вражеских истребителей в воздухе пока не было. Впереди, по курсу, открывался город, а рядом с ним - аэродром. Хорошо различались и выстроенные в два ряда самолеты, серые, еще не распакованные контейнеры, и белые цистерны рядом с ангарами.

Основная база японских ВВС выглядела внушительно. Никакой маскировки противник не соблюдал. Видимо, он чувствовал себя в полной безопасности.

Цель все ближе. На белых крыльях самолетов уже видны красные круги. Мой штурман приготовился к сбросу смертоносного груза. И вот машину легко тряхнуло: бомбы пошли вниз. Провожаю их взглядом и вскоре вижу, как в центре стоянки один за другим вспухают фонтаны взрывов.

"Попал. Молодец Федорук!" -чуть не кричу от радости и со снижением ухожу в сторону пролива. За мной следуют остальные экипажи моей девятки, а на цель выходят группы бомбардировщиков, возглавляемые Яковом Прокофьевым и Василием Клевцовым. Вражеский аэродром окутывается дымом и пламенем.

В небе появляются шапки разрывов. Это открыли огонь японские зенитчики. Поздно они опомнились.

Мы сбросили на Формозу 280 бомб, и большинство из них точно угодили в цель. Наш удар был настолько внезапным, что ни один из вражеских истребителей не успел взлететь.

И вот остров остался далеко позади. Идем на высоте 2000 метров. Дышится легко. Только сейчас я почувствовал, как устал. Руки и ноги словно налились свинцом. В голове стоит шум.

Впереди все отчетливее стали вырисовываться коричневатые горы. Тяну штурвал на себя. Самолет снова набирает высоту. Теперь, без бомбовой нагрузки, он особенно послушен. Да и горючего осталось мало.

На аэродром дозаправки, вопреки опасениям Жигарева, вышли точно. Он представлял собой узкую полосу, ограниченную с одной стороны горой, с другой болотом. Но сели благополучно. Торопливо заправляя наши самолеты горючим, авиаспециалисты просят нас немедленно улетать - возможен налет.

А Василий Клевцов стоит у своего бомбардировщика и сокрушенно качает головой.

- Случилось что? - спрашиваю у него.

- Левый мотор отказал. Еле через пролив перетянул, - отвечает он.

И мне подумалось: какой же силой волн обладает этот человек, как мастерски владеет он самолетом, если сумел на одном моторе преодолеть такое огромное расстояние и посадить неисправный бомбардировщик на узкую полосу затерявшегося в горах незнакомого аэродрома.

- Страшно болит голова, - пожаловался Клевцов. Я тоже чувствовал, что немного тошнит, но крепился. Надо срочно дозаправить машины и улетать, пока японцы не накрыли нас бомбами.

В некоторых экипажах в роли стрелков летали техники. Я поставил им задачу: отремонтировать неисправный мотор. Общими усилиями они быстро привели самолет в порядок.

На аэродроме оказался военком А. Г. Рытов. Пока мы с ним разговаривали на стоянку прибежал испуганный китаец и что есть мочи закричал:

- Тимбо! (Тревога!)

Экипажи тут же бросились к машинам.

- Федор Петрович! Захвати меня, - попросил Рытов. Я приказал своему стрелку Купчинову пересесть в другую машину, а на его место посадил Рытова.

Сделал и еще одно перемещение. Обессилевшего от кислородного голодания Синицына посадил рядом со стрелком, его место за штурвалом занял другой летчик, прилетевший сюда ранее.

В этот день мы пробыли в воздухе более семи часов. Когда приземлились в Ханькоу, начало уже темнеть. Ко мне подошел представитель авиационного командования китайских войск. В руках у него был атлас. Чтобы удостовериться, куда мы летали, он начал медленно его перелистывать и показывать мне. Открыл один лист - я отрицательно качнул головой. Открыл другой - я

сделал то же самое. Когда он показал страницу с островом Формоза, я кивнул утвердительно. Китаец почему-то вскрикнул, сел в автомашину и куда-то помчался. Мне оставалось только пожать плечами.

Мы не раз удивлялись: какими средствами связи пользовались китайцы, чтобы передавать сведения о происходящих событиях? Причем делали они это очень быстро, хотя по располагали ни телефоном, ни радио.

Недолго оставался в тайне и налет на Формозу. Когда мы подъехали к дому, в котором жили, нас ожидала там толпа народа. Даже полицейские расплывались в улыбках. "Формоза! Формоза!" - выкрикивали китайцы и в знак восхищения поднимали большой палец правой руки. Выбежали навстречу наши авиаторы. Они обнимали пас, качали, высоко подбрасывая над головами. И было чему радоваться. Долететь на сухопутных самолетах до Формозы, нанести бомбовый удар и без потерь вернуться обратно - разве это не подвиг! В дерзком налете на вражескую авиабазу проявились лучшие качества наших летчиков, штурманов и стрелков. Не подвела нас и отечественная техника.

Тремя последовательными ударами с воздуха мы нанесли японцам ощутительный урон. По агентурным данным, они потеряли 40 самолетов (не считая тех, что находились в контейнерах); сгорели ангары и трехгодичный запас горючего.

На следующий день, после обеда, встретил меня П. В. Рычагов и говорит:

- У китайцев сейчас только и разговоров, что о налете на Формозу. Кстати, звонили от генерал-губернатора. В вашу честь сегодня устраивается чифан.

Чифан - это банкет. Китайцы придают ему особую чопорность, произносят длинные, витиеватые речи, долго, со смаком едят, немножко пьют. На стол подается масса угощений, каждое - в микроскопической дозе. Пища - острая, в основном растительная.

Поздравить советских летчиков с победой прибыла жена Чан Кай-ши - Сун Мей-лин. Нам рассказывали, что она является фактически министром китайской авиации:

назначает и смещает офицеров и генералов, награждает их орденами, производит через своего брата - миллионера закупки самолетов. Руководители групп советских летчиков-добровольцев по прибытии в Китай обычно представлялись ей.

Сун Мей-лин была младшей сестрой вдовы выдающегося китайского революционера Сун Ят-сена. Образование она получила в Америке, владела несколькими европейскими

языками. Сун Мей-лин явилась на банкет в сопровождении небольшой свиты. Она была стройна, миловидна, элегантно одета.

Меня, как командира группы, Сун Мей-лин посадила рядом с собой. С другой стороны сел главный военный советник М. И. Дратвин. На чифан были приглашены также П. Ф. Жигарев и П. В. Рычагов, здесь присутствовали командующий китайскими ВВС, губернатор Ханькоу и ряд других официальных лиц. Наши летчики, штурманы и стрелки занимали два стола.

Первый тост Сун Мей-лин провозгласила за советских авиаторов-добровольцев, за успешный налет наших бомбардировщиков на крупнейшую военно-воздушную базу противника. От нее мы узнали, что японское правительство отдало под суд начальника этой базы и сместило губернатора Формозы.

В разгар чифана официанты, одетые в черные фраки, принесли огромный торт. На нем цветным кремом было написано по-русски: "В честь РККА. Летчикам-добровольцам".

Сун Мей-лин хорошо относилась к нашим авиаторам, оказывала им знаки внимания. И в этот раз она вручила награды и подарки всем участникам воздушного налета на Формозу.

В одной из газет, выходившей в Ханькоу на английском языке, появилось в те дни любопытное сообщение. В нем говорилось, что группа китайских самолетов, ведомая иностранными летчиками, совершила налет на Формозу и нанесла японской авиации серьезный ущерб. А чуть ниже указывалось, что в налете участвовали американские летчики.

Кое-кто из китайцев, не разобравшись, начал поздравлять Випсенти Шмидта. Тот воспринял это как должное и с горделивым видом принимал незаслуженные комплименты. А когда выяснилось, что волонтеры тут ни при чем, вдруг встал в позу обиженного, написал рапорт об отставке и отбыл в Гонконг. Впрочем, он и так должен был бы уехать. Эскадрилью волонтеров, как не оправдавшую своего назначения, вскоре расформировали.

Разгром военно-воздушной базы на Формозе вызвал у японцев шок. В течение месяца оттуда не вылетали их самолеты.

Наша бомбардировочная группа действовала активно, стараясь нанести противнику как можно больший урон и сдержать его наступление. Мы наносили удары по вражеским портам и кораблям, железнодорожным узлам, скоплениям войск. По скорости наши самолеты превосходили японские истребители, и я не помню случая, чтобы хоть один наш экипаж был ими сбит.

Япония располагала тогда мощным военно-морским флотом, С помощью кораблей она в период с июня по октябрь 1937 года

перебросила на китайское побережье крупную сухопутную армию, Китай же не имел своего флота, а его авиация была малочисленной, летать приходилось на устаревших самолетах.

Захватив в ноябре 1937 года Шанхай, японцы повели концентрированное наступление на Нанкин. В реку Янцзы из Восточно-Китайского моря вошла эскадра, насчитывающая 30 военных кораблей. Они обстреливали позиции китайских войск с тыла, высаживали десанты.

Когда в Китай прибыл первый отряд советских скоростных бомбардировщиков, нас попросили задержать продвижение японских кораблей вверх по Янцзы. Хотя опыта бомбометания по таким целям у нас не было, мы сразу же приступили к разработке операции.

Наши воздушные разведчики установили, что в заливе Ханьчжоу сосредоточено около 20 вражеских кораблей, а выше его, на реке Янцзы, находятся еще 10. Суда стояли скученно. О нападении с воздуха японцы, видимо, даже не помышляли.

Для удара по японскому флоту наше командование выделило две группы бомбардировщиков. Одну шестерку водил Ф. И. Добыш. Внезапным налетом были выведены из строя восемь вражеских кораблей, два из которых затонули.

8 ответ на это японцы в тот же день подвергли бомбежке наш аэродром в Наньчане. Нам пришлось перелететь на другой аэродром, расположенный в шестистах километрах от фронта.

Очень эффективным был налет звена наших бомбардировщиков на японский военный корабль, стоявший в 15 километрах от г. Уху. Маскируясь облаками, самолеты появились над целью внезапно и сбросили бомбы с высоты 900 метров. Вскоре от командующего Центральным фронтом к нам поступила телеграмма: "От лица всех войск фронта приношу благодарность авиации за бомбардировку японского военного корабля, причинившего нам много бед. Через 20 минут после бомбардировки он затонул. Затонул также и стоявший невдалеке от него японский военный катер. Желаю вам новых успехов".

9 февраля 1938 года мы получили от представителя китайского командования сообщение о том, что на станцию Пампу (Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги) один за другим прибывают эшелоны. Там скопилось много вражеских войск. Видимо, японцы собираются форсировать реку Хуанхэ.

Мы прикинули расстояние. От Ханькоу до Пампу по прямой 450 километров. Что ж, паши самолеты могут слетать без посадки туда и обратно. Советуюсь с комиссаром Петровым. Приходим к выводу, что посылать на задание весь отряд пока нецелесообразно. Выделяем тринадцать экипажей, самолеты

снаряжаем фугасными и осколочными бомбами.

Через несколько часов группа вернулась. Ведущий В. Клевцов доложил:

- Разбомбили три эшелона, видели, как из вагонов выбегали солдаты.

Что ж, для начала неплохо. Противник, несомненно, понес немалые потери в живой силе.

На следующий день меня вызвали в штаб. Там я узнал, что на аэродроме около Пампу села большая группа тяжелых японских самолетов. В сорока километрах восточнее вражеские войска начали переправу через Хуанхэ.

- Ваше решение? - спросили у меня.

- Решение простое, - ответил я. - Надо бомбить. Сразу по возвращении в отряд вызываю двух наиболее опытных командиров звеньев - Степана Денисова и

Григория Карпенко и ставлю им задачу:

- Первая ваша цель - аэродром. Если же там не окажется самолетов, нанесите удар по скоплению войск на берегу реки.

Аэродром оказался пустым. Очевидно, японцы успели куда-то перебазировать самолеты. Зато переправа шла полным ходом. Первый удар наши экипажи нанесли по скоплению плотов и лодок. Затем они начали бомбить и расстреливать из пулеметов вражескую пехоту, сгрудившуюся на берегу. Среди неприятельских войск поднялась паника. Это, несомненно, только увеличивало потери японцев.

На другой день из штаба китайских войск, оборонявших противоположный берег, поступило сообщение, что переправа противника сорвана. Сотни солдат утонули, до самой темноты японцы собирали убитых и раненых.

По случаю победы местные военные руководители устроили в клубе "Джапан" ужин.

А у нас для торжества была еще одна причина: вернулся "без вести пропавший" летчик-истребитель Григорий Кравченко. Целого и невредимого китайцы привезли его на повозке, запряженной быками.

Во время ужина Кравченко нехотя рассказывал нам о своих злоключениях. Чувствовалось, что ему неприятно вспоминать о том, как его подбили японские истребители.

А дело было вот как. В воздушном бою Григорию Пантелеевичу удалось сбить один вражеский самолет. Он погнался за вторым. Но внезапно появившаяся пара японских истребителей зажала его в клещи, и его машина загорелась. Пришлось выбрасываться с парашютом.

- Приземлился я в озеро, - рассказывал Кравченко. - Хорошо,

что это место оказалось неглубоким, чуть выше пояса. Отстегнув лямки парашюта, тяну полотнище к себе. В это время из камышей выплывает лодка. Старик китаец толкает ее шестом. Подплыл ко мне, глаза злые, кричит:

- Джапан?

- Какой джапан? - отвечаю. - Русский я, русский. Понял?

- Рус? Рус? - сразу повеселел старик. Подтолкнул лодку ближе ко мне и протянул руку.

- Ты, Гриша, расскажи, как тебя китаец водкой угощал, - с усмешкой сказал А. Г. Рытов, выезжавший на поиски Кравченко.

- А что тут особенного, - потупился Григорий Пантелеевич. - Водка как водка. Только горячая - пить противно.

- Кое-что ты не договариваешь, брат, - не отступал военком. И, обращаясь к рядом сидящим, продолжал: - Захожу я это в фанзу и вижу: наш Гриша, как богдыхан, сидит на циновке, потом обливается, полотенцем утирается. Увидел меня, глаза сощурил и смеется. А китайцы наперебой угощают его горячей водкой. Он так пришелся им по душе, что еле отпустили. Всей деревней его провожали.

Григорий Пантелеевич Кравченко был выдающимся летчиком и военачальником. С японцами ему довелось еще раз столкнуться на Халхин-Голе. Там он уже командовал авиационным полком. Позже стал генералом, дважды Героем Советского Союза.

...В числе летчиков-истребителей, храбро и мастерски сражавшихся в небе Китая, хочется назвать также Селезнева, Зингаева, Демидова, Панюшкина, Жукоцкого, Казаченко, Пунтуса и многих других. Особенно нравился мне Антон Губенко. В одном из боев он таранил японский самолет, сам остался жив и привел покалеченную машину на аэродром. А до этого он в воздушных боях сбил семь истребителей и бомбардировщиков противника. Китайское правительство наградило его орденом. Антон с честью выполнил свой интернациональный долг по отношению к китайскому народу.

Печальный юбилей

Командование японских ВВС решило в день рождения своего императора сделать ему подарок: 29 мая 1938 года нанести массированный бомбардировочный удар по городу Ханькоу. Зная, что истребительная группа там малочисленна, японцы, видимо, не сомневались в успехе. Китайское командование через своих агентов своевременно узнало о готовящемся налете и сообщило нашему главному военному советнику. Немедленно были приняты контрмеры: из Наньчана в Ханькоу перелетела новая группа истребителей.

Советские летчики встретили японцев на дальних подступах к городу. Бой был долгим, ожесточенным, и результаты его не могли обрадовать императора. Из 54 самолетов противник недосчитался 21. Мы потеряли две машины вместе с нашими дорогими товарищами.

На другой день об этом рассказали все газеты. Правда, ни одной русской фамилии не упоминалось, но нам они были хорошо известны. С замечательной победой мы поздравили А. Губенко, А. Гриценко, С. Грицевца, Г. Захарова, П. Лысенко, А. Благовещенского, А. Дупина, И. Пунтуса и других советских асов.

Более месяца японские летчики не появлялись в небе Китая. И только потом они вновь отважились пробиться к Ханькоу. Правда, и на этот раз им крупно не повезло. Из 18 бомбардировщиков и 36 сопровождавших их истребителей 15 были сбиты.

В сражениях с японцами боевой опыт приобрели и китайские летчики, прошедшие подготовку под руководством наших инструкторов. В ночь на 20 мая 1938 года они совершили полет даже над японской территорией, сбросили над о. Кюсю и префектурой Осака миллион листовок.

Летали они на наших бомбардировщиках. Звено возглавлял Сюй Хуан-шень. Поздравить китайских и советских летчиков с этим событием приехал Чан Кай-ши. На аэродром, где мы базировались, прибыло два черных открытых паккарда. На передней машине сидел сам генералиссимус.

Около командного пункта машины остановились. Я впервые близко видел Чан Кай-ши, и, должен сказать, он произвел на меня неприятное впечатление. Среднего роста, сутулый, узкие бегающие глаза, приплюснутый нос, под которым топорщилась жиденькая щетка усов. В жестах, манере разговора было что-то наигранное, театральное.

Предубеждение против Чан Кай-ши у нас сложилось уже давно. Мы знали, что в военном отношении он на редкость бездарная личность, в политическом - демагог, двурушник и карьерист, люто ненавидевший коммунистов.

Но лучше его выглядел и начальник штаба правительственной армии генерал Хо Ин-пинь. Это был крупный помещик, чуть ли не в открытую торговавший должностями.

Недолго пробыли на аэродроме Чан Кай-ши и его свита. Поздравив летчиков с удачным рейдом на японские острова, он поспешил удалиться. Больше я его не видел.

Заключив союз с компартией о совместной борьбе против японских агрессоров, Чан Кай-ши тем не менее плел против нее всевозможные интриги. Для него народные войска были,

пожалуй, более страшными, чем японские. Оп отказался платить военнослужащим Красной армии, переименованной к тому времени в Национально-революционную, денежное содержание, лишал ее вооружения. В этих условиях приходилось нам поддерживать войска коммунистов.

Однажды мне довелось побывать в расположении войск 8-й армии, которой командовал Чжу Дэ, отвезти необходимый ей груз.

На аэродроме меня спросили:

- Сколько килограммов может поднять бомбардировщик?

- Одну тонну.

- Вот и отлично. Здесь груза как раз около тонны.

- А куда лететь? - спрашиваю.

- Вот сюда, - указали мне на карте глухое место в горах.

- Там будет речушка, - пояснили товарищи. - Место приземления обозначено полотнищем. Рядом будет выложен другой знак, показывающий направление ветра.

Вот и все данные, что мы получили перед вылетом.

- Нелегкая задачка, - шепнул Багрецов. Я и сам понимал, что нелегкая, а лететь надо. По расчету времени, мы должны быть на месте примерно через два с половиной часа. Но прошло уже три, вроде бы речушка обозначилась, а полотнища не видно. Долго кружили над безлюдными горами. В душу начало закрадываться сомнение - в тот ли район попали. Вдруг штурман кричит по переговорному устройству:

- Справа у подножия горы знак.

Глянул - верно. И направление ветра указано. Оказывается, мы полотнище не замечали, потому что его прикрывала тень от горы.

Делаю заход и сажаю самолет на усыпанную галькой площадку. Подходят представители армии Чжу Дэ, принимают груз и кладут его на коляски, чтобы по извилистой тропинке увезти в горы.

- Бензин надо? - поинтересовались они.

- Надо.

- Пожалуйста.

За огромным валуном стояли припасенные для нас канистры с бензином. Выливаем его в самолетные баки, прощаемся и улетаем.

Летать приходилось много, самолеты изнашивались. В июне 1938 года нам предложили перебазироваться в Ланьчжоу, чтобы заменить моторы. А там меня ожидало новое распоряжение: самолеты передать Т. Т. Хрюкину, прибывшему с новой группой летчиков-добровольцев, а самому возвращаться на Родину.

Немного отдохнув, я стал работать в Инспекции ВВС. Но пробыл там недолго. Меня снова пригласили в одно из управлений Генштаба и сказали:

- Политбюро ЦК ВКП(б) приняло решение оказать Китаю еще более широкую военную и материальную помощь. Под Алма-Атой создана специальная база. Оттуда через границу будут переправляться самолеты, вооружение, боеприпасы. Начальником базы назначен полковник Грязнов, вы - его заместителем и командиром авиационной трассы.

На этот раз о моем желании никто не спрашивал. Вручили документы, пожали руку, а на прощание сказали:

- На авиатрассе много неполадок. Наведите там порядок. От ее бесперебойной работы будет во многом зависеть своевременная доставка грузов Китаю.

Авиационная трасса Алма-Ата - Ланьчжоу, насчитывавшая 11 промежуточных мест посадки, действительно не могла похвалиться четкостью в работе. Аэродромы были оборудованы плохо, метеорологической информацией экипажи не обеспечивались, перелеты никто не планировал. По этим причинам случались катастрофы.

Со мной в Алма-Ату прибыли главный инженер трассы З. А. Иоффе, штурман П. Т. Собинов, экипаж Ф. М. Коршунова и военком И. Д. Ветлужинский. Все сразу же включились в работу. Неделями пропадали на аэродромах, наводили порядок. В первую очередь заменили людей, не справляющихся с обязанностями, создали комендатуры, учредили метеорологические посты, завезли горючее и запасные части, установили строгий режим движения самолетов по воздуху.

Перегонка самолетов в Китай в 1938-1939 годах приняла широкий размах. Большие группы машин мне приходилось лидировать самому, поскольку я хорошо знал трассу. Так, я провел в Китай группу летчиков-добровольцев, возглавляемых К. К. Коккинаки, С. П. Супруном и другими. Истребители И-16 до Хами обычно везли в разобранном виде, на автомобилях. Там их собирали и перегоняли дальше по воздуху. Бомбардировщики же шли из Алма-Аты напрямую, и не было случая, чтобы кто-то из экипажей потерпел катастрофу.

За время моей работы на авиатрассе в Китай перегнали свыше 400 самолетов. Воздушный мост между Советским Союзом и сражающейся за свою независимость многострадальной страной действовал надежно.

* * *

Вернувшись на Родину, я получил назначение в Киев на должность заместителя командующего ВВС Киевского Особого

военного округа. Но работать там долго не пришлось.

Внезапно меня вызвали к Наркому обороны. Когда я вошел в кабинет К. Е. Ворошилова, то сразу заметил, что он чем-то взволнован. Сухо поздоровавшись со мной, Клемент Ефремович без всяких предисловий сказал:

- Финны спровоцировали нас на войну. Видимо, она будет тяжелой. Вы назначаетесь командующим ВВС 13-й армии. Это на Карельском перешейке.

Потом шагнул к карте, жестом приглашая и меня.

- Это самое ответственное направление, - задумчиво продолжал нарком. Маннергейм построил здесь такую линию обороны, что без авиации войскам очень трудно будет ее прорывать. Сегодня же выезжайте на место и приступайте к делу. Командующий армией Грендаль уже там. Все.

Беседа продолжалась буквально несколько минут и оставила в душе тревогу.

На следующее утро прибыл в Ленинград. Здесь узнал, что моим заместителем назначен В. И. Клевцов, начальником штаба Ф. Михельсон, военным комиссаром Ф. Бра-гин. Моисеев возглавил авиационный тыл, В. Г. Рязанов - разведку. Все мои помощники имели немалый опыт командирской и штабной работы.

Первым встал вопрос о размещении авиационных частей. Подготовленных аэродромов в полосе, примыкающей к линии фронта, не было. С удаленных же авиация работать не могла.

Решили использовать озера, покрытые толстым льдом. Задача эта не простая в условиях полного бездорожья. Но наши волевые, выносливые и инициативные люди одержали верх над суровой природой. Были пробиты дороги, сооружены аэродромы, и в назначенный час авиация приступила к работе.

Война с Финляндией была, как известно, непродолжительной, но тяжелой. Опираясь на систему заблаговременно подготовленных сооружений, враг оказывал ожесточенное сопротивление. Удерживать оборонительные рубежи ему во многом помогала и сама природа края. Тем не менее наши войска прорвали считавшуюся неприступной "линию Маннергейма". Немалый вклад в победу над врагом внесла авиация. В нашей армии тогда отличалась авиационная бомбардировочная бригада, которой командовал И. Г. Пятыхин (военный комиссар бригады Ф. Ф. Веров). В состав этого соединения входили полки, возглавляемые Г. И. Белицким и Б. Р. Писарским. Командир отдельного истребительного авиационного полка Виктор Зеленцов получил звание Героя Советского Союза.

Война народная

После заключения мирного договора с Финляндией меня назначили на прежнюю должность в Киев. Хотя в армии должностей не выбирают, скажу прямо, новое назначение меня не обрадовало. Особенно тяготило составление планов, инструкций, директив, методик и других документов. Я, безусловно, понимал их важность, но душа ко всякого рода бумагам не лежала. Хотелось заниматься живым делом. Об этом я откровенно и сказал П. В. Рычагову, когда он приехал в штаб нашего округа. В то время Павел Васильевич был заместителем начальника управления ВВС Красной Армии.

- А кто же, как не мы с вами, должен обобщать и распространять боевой опыт? - уклончиво ответил Рычагов. Помолчал немного, скупо улыбнулся и добавил:

- Ну ладно, летная душа. Что-нибудь придумаем. Примерно через месяц меня вызвали в Москву, в штаб ВВС, и предложили должность командира 13-й бомбардировочной авиационной дивизии, которая формировалась в Бобруйске. Я с радостью согласился.

- А номер ее вас не смущает? - в шутку спросил на прощание начальник управления кадров Сергей Кондратьевич Горюнов.

Я не сразу понял смысл вопроса, но, вспомнив о "чертовой дюжине", рассмеялся и ответил:

- Никогда не был суеверным.

13-я бомбардировочная авиационная дивизия входила в состав ВВС Западного особого военного округа (командующий генерал армии Д. Г. Павлов, его заместитель генерал-лейтенант И. В. Болдин, начальник штаба генерал-лейтенант В. Е. Климовских, члены Военного совета секретарь ЦК КП(б) Белоруссии П. К. Пономаренко и генерал-лейтенант А. Я. Фоминых).

Управление соединения состояло из опытных работников. Штаб возглавлял майор К. И. Тельнов, окончивший Военную академию им. М. В. Фрунзе. Службу войск и свои обязанности он знал хорошо, отличался рассудительностью и спокойным характером. Иногда он сдерживал даже меня, находя в таких случаях веские, убедительные доводы. С Тельновым мы прошли потом по длинным и трудным дорогам войны.

Здесь я встретил и своего давнего друга А. И. Вихо-рева. Мы с ним служили в одном отряде авиационной бригады Военно-воздушной академии, а затем вместе воевали на Карельском перешейке. Тогда он был политработником 24-го бомбардировочного авиаполка, а теперь стал моим заместителем по политической части.

- Ну, рассказывай, как тут у вас идут дела, - спросил я Вихорева.

- А что рассказывать? - развел он руками. - Дивизия только формируется. Но народ поступает как на подбор.

Инженерную службу соединения возглавлял И. Ф. Горохов - опытнейший специалист, пришедший к этой должности через все ступеньки, начав с авиационного механика. Хотя академического образования он не имел, в вопросах практического обслуживания техники ему трудно было подыскать равного. Самолеты у нас, как я убедился позже, не знали отказов в работе.

Начальника связи дивизии Даниила Денисенко природа наделила не только богатырской силой, но и завидной практической сметкой. Он отлично знал свое дело, слыл умелым организатором.

Приятное впечатление произвел на меня штурман дивизии Василий Алексеевич Лепкович - снайпер бомбометания. В этом я убедился на первом же дивизионном учении. Нам поручили тогда проверить надежность от нападений с воздуха одного из сооружений укрепленного района. Требовалось послать бомбу в цель с исключительной точностью. Кому поручить эту задачу? Конечно же, самому опытному штурману. И Лепкович подтвердил, что именно он является первым в дивизии снайпером бомбометания. Сброшенная им пятисоткилограммовая бомба угодила точно в цель.

С самого начала добрые отношения сложились у меня с начальником политотдела полковым комиссаром Н. С. Ниполитовым. Мы облетели с ним полковые аэродромы, познакомились с командирами и политработниками подразделений, с летным и техническим составом. Впечатление осталось хорошее.

24-м Краснознаменным полком командовал Г. И. Бе-лицкий, уже имевший боевой опыт (позже его заменил П. И. Мельников), 125-м - Дояр, участник боев в Испании, опытный командир и прекрасный летчик, 130-м - Кривошапко, 121-м - И. И. Конец, 97-м - Иванцов. Со стояние дисциплины и боевой подготовки в частях было вполне удовлетворительное.

Зима 1940/41 года прошла в напряженной боевой учебе. Дивизия, как я уже сказал, состояла из пяти авиационных полков. Четыре из них были вооружены самолетами СБ, пятый - СУ-2. Самолет СБ был для своего времени неплохим. Но, как показали первые же дни Великой Отечественной войны, он уступал немецким бомбардировщикам Ю-88 и Хе-111 примерно на 50 километров в час в скорости и в два раза в бомбовой нагрузке и дальности полета. СУ-2 в 1940 году выпустили малой серией.

Летные данные его оказались невысокими, и боевого применения он, по существу, не нашел.

Весной 1941 года в нашем военном округе, также как и в других приграничных округах, развернулись работы по строительству и реконструкции взлетно-посадочных полос. Аэродромов не хватало, и нам в Бобруйске приходилось поэтому держать два полка. Остальные располагались в Могилеве, Зябровке и около станции Быхов. Каждая из частей имела еще по одному полевому аэродрому для рассредоточения.

Бомбардировочные полки в то время состояли из 5 эскадрилий по 12 самолетов в каждой. Это довольно внушительная ударная сила. Наши экипажи много летали, отрабатывая различные способы бомбометания. Вот тут мне и пригодился боевой опыт, накопленный во время пребывания в Китае.

Особое внимание я уделял ночным полетам. Некоторые командиры, пусть даже в шутливой форме, начали жаловаться:

- Жены развод просят. По неделям в дом не заглядываем.

Изменился у нас и распорядок: днем спим, ночью летаем. Но зато намеченная цель была достигнута: большинство экипажей успешно освоили этот сложный вид боевой подготовки, каким являются полеты и бомбометание ночью. Их боеспособность заметно повысилась.

Полеты в темное время суток часто совершались на полный радиус. Экипажи учились бомбить цели не только на своих, но и на незнакомых полигонах.

На посадку отводилось минимальное время. Сразу после приземления самолеты рассредоточивались и маскировались. Экипажи приучались действовать так, как необходимо на войне.

Большое внимание уделялось отработке взлета и посадки с незнакомых грунтовых аэродромов. Здесь опять-таки пригодился опыт, полученный в Китае. Делалось это чаще всего внезапно: поднимаясь в воздух, мы не знали, что из себя представляет аэродром, на котором придется садиться. Зато экипажи приобрели богатейшую практику перебазирования по тревоге.

На фронтовой лад было перестроено управление полетами. Во время учений создавались передовые командные пункты, максимально приближенные к объектам бомбометания. Все это тоже пригодилось потом, на войне.

В полках довольно часто объявлялась тревога, как правило, среди ночи. Время сбора и вылета ограничивалось до минимума. У каждого члена экипажа стоял под кроватью "тревожный" чемоданчик, в котором было уложено все необходимое на случай внезапного перелета.

Такая напряженность в боевой учебе вызывалась не моей командирской прихотью, а международной обстановкой. Каждый из нас отчетливо сознавал, что на западе сгущаются тучи. Германский фашизм прибирал к рукам одну страну за другой. Гитлеровские войска, оккупировав Польшу, приблизились к нашим границам. И хотя у нас с Германией был заключен договор о ненападении, мы не забывали о боевой готовности. Поэтому самолеты на аэродромах располагались рассредоточено и в укрытиях, личный состав ясно представлял себе, что нужно делать по боевой тревоге.

В подготовке летчиков, штурманов и стрелков, как известно, важную роль играет командир звена. Обучению этой категории авиационных кадров у нас уделялось особое внимание. В частности, за три месяца до начала Великой Отечественной войны мы собрали в Бобруйске всех командиров звеньев, чтобы они под руководством опытных инструкторов усовершенствовали навыки обучения боевому применению самолета. Дивизионными сборами руководил опытный методист майор Никифоров. Забегая вперед, скажу, что, когда на нашу страну напала фашистская Германия, именно командирам звеньев пришлось первым держать суровый экзамен.

Некоторые товарищи объясняют неудачи начального периода войны нашей беспечностью. Я не разделяю такого мнения. Забота о боевой готовности частей и соединений стояла на первом плане в работе командиров, штабов и политорганов. И прежде всего она выражалась в напряженной учебе.

Причины первоначальных неудач в боевых действиях наших ВВС я вижу в другом и считаю возможным кратко сказать о них. Как уже указывалось выше, наша авиация в 30-х годах бурно развивалась. В Военно-Воздушных Силах появились самолеты, отвечающие всем требованиям того времени. Они неплохо показали себя в небе Испании и над Халхин-Голом. Советские истребители превосходили немецких "мессершмиттов" в маневренности. Это обстоятельство, как указывается в книге известного советского авиаконструктора А. С. Яковлева "Цель жизни", породило у нас атмосферу благодушия. Тем временем фашистская Германия приняла радикальные меры к модернизации своего самолетного парка. В частности, на "мессершмитт" был поставлен мощный мотор и двадцатимиллиметровая пушка. Все это значительно повысило его боевые возможности.

Не совсем совершенной оказалась организационная структура наших ВВС. Авиация была разделена на армейскую и фронтовую. Первая подчинялась командованию общевойсковых

армий, а вторая - командующему ВВС округа. Двойственность в управлении отрицательно сказывалась на боевой деятельности авиации, массированное ее применение исключалось.

Смешанные авиадивизии, входившие в состав армейской авиации, были громоздкими. Состояли они из 4-5 полков (истребительных, штурмовых и бомбардировочных). Управлять такой махиной командиру дивизии было нелегко. Трудно управляемым оказался и авиационный тыл. Все это выявилось в первые же месяцы Великой Отечественной войны.

Отставание Советских ВВС от немецких было, конечно, замечено. Партия и правительство приняли соответствующие меры. В 1938 году по инициативе ЦК ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров состоялось совещание с руководителями ВВС, конструкторами, практиками авиационного дела. Обсуждался вопрос о состоянии боевой авиации, были намечены пути ее дальнейшего развития.

В январе 1939 года создается Наркомат авиационной промышленности. Быстрыми темпами строятся новые и реконструируются старые самолетостроительные и моторостроительные заводы, в конструкторских бюро рождаются новые типы самолетов и вооружения. Медлить не позволяла международная обстановка. Германский фашизм наглел, угроза войны становилась реальностью.

И все же за короткий срок не удалось сделать всего, что намечалось. Требовалось время, и немалое, для внедрения в войска и освоения повой техники. В мае 1940 года партийно-правительственная комиссия отметила, что самолеты Советских ВВС уступают в скорости, мощности моторов и вооружении самолетам передовых капиталистических стран.

В декабре 1940 года была утверждена программа, рассчитанная на массовый выпуск новых типов самолетов, но за какие-то шесть месяцев авиапромышленность, разумеется, не могла ее выполнить. В апреле 1941 года ЦК ВКП(б) и СНК в связи с тревожной обстановкой на наших западных границах принимают дополнительные меры к форсированию самолетостроения. В итоге армия уже в первой половине 1941 года получает 1946 скоростных истребителей, 458 пикирующих бомбардировщиков Пе-2, 249 штурмовиков Ил-2.

25 февраля 1941 года принимается постановление "О реорганизации авиационных сил Красной Армии". Этим решением предусматривалось уже в июле 1941 года значительно увеличить число авиационных полков, вооруженных новой техникой, построить новые и реконструировать старые аэродромы, реорганизовать авиационный тыл, развернуть в

широких масштабах подготовку летно-технического состава и т. д.

Но выполнить все намеченные мероприятия не удалось - не хватило времени. Поэтому к началу войны в западных приграничных округах в составе ВВС насчитывались только 22 процента машин новых типов, причем многие из них или находились на сборке, или облетывались, а значит, участвовать в боях не могли. Основную же массу боевой техники составляли самолеты старых конструкций: истребители И-16, И-15-бис, И-153; бомбардировщики СБ, уступавшие по основным показателям немецкому Ю-88. Роль штурмовика исполняли малопригодные для этой цели истребители И-15-бис и И-153, хотя в то время у нас уже имелся настоящий штурмовик Ил-2, впоследствии блестяще зарекомендовавший себя в боях.

В начале войны выявились серьезные недостатки и в вооружении самолетов. Новое бортовое оружие еще не было отработано, поэтому на истребителях приходилось, как и раньше, устанавливать малокалиберные пулеметы. Большинство самолетов не имели радиостанций, и управлять ими в маневренном бою со скоростными немецкими машинами было чрезвычайно трудно. Не отвечало требованиям времени и приборное оборудование, предназначенное для самолетовождения и бомбометания.

Были и другие причины, обусловившие наши неудачи. Речь идет о том, что освоение новой техники началось, по существу, в 1940 году. Поэтому к началу войны мы имели крайне мало экипажей, летавших на новых типах самолетов. Второе, что серьезно осложнило боевую деятельность авиации, - это недостаток аэродромов. Их строительство и реконструкция в западных приграничных округах начались перед самой войной, и работы эти остались незавершенными. Поэтому многие базовые аэродромы, на которых старые взлетно-посадочные полосы успели разобрать, а новыми не заменили, оказались вообще непригодными для эксплуатации. Об этом могу судить по состоянию аэродромов в нашем округе.

Нельзя не отметить и еще одного очень важного обстоятельства, сказавшегося в начале войны. Вражеские летчики, в подавляющем большинстве своем, приобрели боевой опыт во время разбойничьих вторжений фашистской Германии во Францию и другие страны Европы; у наших его пока не было, за исключением участников боев в Испании, Китае и на Халхин-Голе.

Немецкая авиация имела, наконец, большое численное превосходство. Этим во многом и объяснялось ее господство в

воздухе в начале Великой Отечественной войны.

...В субботу, 21 июня 1941 года, к нам, в авиагарнизон, из Минска прибыла бригада артистов во главе с известным белорусским композитором Любаном. Не так часто нас баловали своим вниманием деятели театрального искусства, поэтому Дом Красной Армии был переполнен. Концерт затянулся. Было уже за полночь, когда мы, сердечно поблагодарив дорогих гостей, отправили их обратно в Минск. Только пришел домой и лег спать, как раздался продолжительный телефонный звонок.

- Боевая тревога! - слышу взволнованный голос дежурного по штабу.

- Откуда сообщили?

- Из Минска.

Дрему как рукой сняло. Сердцем почувствовал, что тревога эта необычная, что случилось что-то серьезное. Неужели началась война?..

- Сигнал тревоги немедленно передайте во все гарнизоны, - приказал я дежурному. Сам быстро оделся и побежал в штаб. Жена, привыкшая к моим внезапным уходам в ночь-заполночь, на этот раз насторожилась, в глазах ее я прочел тревогу.

Одновременно со мной прибежали начальник штаба майор К. И. Тельнов и полковой комиссар А. И. Вихорев. Вопросов не задавали. Дежурный тут же вручил мне телефонограмму из штаба ВВС округа. Читаю: "Вскрыть пакет, действовать, как предписано".

Снимаю трубку, связываюсь с командирами полков. Те уже готовы, ждут боевого приказа. Разговор шифром предельно краток. Цели такие-то, встреча с истребителями там-то.

Звоню в штаб ВВС округа, чтобы доложить о готовности, Его начальника полковника С. А. Худякова на месте нет, командующего ВВС И. И. Копеца - тоже. На наш запрос: "Готовы ли к боевой работе истребители, как предусматривается планом?" - поступил ответ: "Их не будет. Лететь на задание без сопровождения". В то время мы еще не знали, что фашисты нанесли бомбовый удар по аэродромам, где базировались истребители, что большая часть самолетов уничтожена.

На всякий случай делаем еще один запрос. Нам отвечают: "Выполняйте задачу самостоятельно. Прикрытия не будет".

- Побьют нас, - высказал опасение Тельнов.

Я не хуже его понимал, чем грозит полет бомбардировщиков без истребителей, но не поддержал этот разговор. Это не учение, а война. Раз поставлена боевая задача, ее надо выполнять.

Чтобы ускорить передачу приказа в части, Тельнов и Вихорев побежали к своим телефонам, договорившись, кто и куда звонит. В это время ко мне вошел начальник дивизионных курсов

командиров звеньев майор Никифоров.

- Товарищ генерал, - отрапортовал он. - Люди рвутся в бой. Разрешите и мне с ними?

Он с таким нетерпением ждал ответа, что я не устоял, хотя мог его, как воспитателя командиров звеньев, пока придержать в резерве. Обрадованный Никифоров четко повернулся и опрометью бросился к самолету.

Вскоре аэродром огласился гулом моторов. Бомбардировщики один за другим поднимались в воздух и исчезали в предрассветной дымке.

Теперь аэродром оглашался лишь урчаньем автомашин, перевозивших людей на боевые точки. Переезжало и управление дивизии на запасный командный пункт, оборудованный в лесу.

- Федор Петрович, - обратился ко мне Вихорев. - Вы тут командуйте, а я пойду к народу. Надо объяснить обстановку. Политработникам частей я уже звонил.

Вихорев имел за плечами большой опыт партийно-политической работы. Он и без дополнительных указаний знал, чем заниматься в такой острый момент. Ободрить людей, воодушевить их, не допустить и минутной растерянности, показать личный пример уверенности и деловитости. Не так давно Вихорев попал в аварию на самолете По-2, лежал в госпитале. Но теперь он, забыв о болезни, работал без устали.

Мипуло уже три часа, как полки ушли на боевое задание. По расчету времени, пора бы им уже вернуться, но с аэродромов никаких известий не поступало. Начинает одолевать тревога: все ли благополучно?

И тут раздался телефонный звонок. Говорил заместитель командира 24-го Краснознаменного бомбардировочного полка по политчасти А. Калинин. Голос у него был взволнованный. Чувствовалось, что человек еще не остыл от боевого азарта и хочет быстрее поделиться своей радостью:

- Докладываю: в районе города Бяла-Подляска разгромили танковую колонну противника.

На душе повеселело. Молодец Калинин. Именно ему я ставил задачу, как ведущему группы. И вот он привел экипажи домой с победой.

- Доложите подробнее, - прошу Калинина.

- Мы обманули противника, - уже спокойно продолжал Калинин. - Сначала углубились на его территорию, затем развернулись и вышли на танковую колонну с тыла. Фашисты приняли нас за своих: открыли люки, вылезли из танков и замахали шлемами. Тут-то мы их и накрыли. Потом сделали еще заход, сбросили на колонну остаток бомб, обстреляли из

пулеметов. Здорово получилось.

- Потери есть?

- Один бомбардировщик подбит, - ответил Калинин. - На обратном пути нас догнали четыре "мессера". Двух из них мы сбили.

- Передайте мою благодарность всем экипажам, - попросил я Калинина и поинтересовался, рассредоточены ли самолеты.

- Так точно, товарищ генерал, - отрапортовал он, помолчал немного и вдруг тревожным голосом заключил: - Связь кончаю. К нам приближаются немецкие самолеты...

Минут через тридцать Калинин снова позвонил.

- Налет закончился, - доложил он. - Аэродром атаковали семь "юнкерсов". Два из них сбили огнем с земли из турельных установок, два поджег какой-то наш летчик-истребитель, оказавшийся в воздухе на И-153. Все четыре бомбардировщика упали недалеко от аэродрома, догорают.

Эти вести обрадовали. Но очередной звонок крепко омрачил. Из штаба округа сообщили, что генерала Копеца нет в живых. Обязанности командующего ВВС возложены на генерала 10. Татарского, который был его заместителем.

С Иваном Ивановичем Копецем мы вместе служили в авиационной бригаде Военно-воздушной академии, вместе сражались на советско-финском фронте. В храбрости и решимости ему не откажешь, в Испании получил звание Героя Советского Союза. И вдруг...

Пытаюсь дозвониться в Минск, но связь не работает. Требую, чтобы соединили с Москвой - тоже не получается. В это время слышу над головой шум мотора. Бомбардировщик - по звуку определил я и выбежал на летное поле. Но почему один? Где остальные?

Летчик, совершив посадку, подрулил к командно-диспетчерскому пункту. Окинул я взглядом машину, и все стало ясно: правая плоскость в трех местах пробита снарядами, фюзеляж изрешечен. Рваные отверстия зияют и в остеклении кабины. Из кабины медленно вылез майор Никифоров. Вид у него был ужасный: глаза налиты кровью, лицо бледное, губы посиневшие. Он был так потрясен, что несколько минут не мог произнести ни слова.

- Что произошло, рассказывайте, - спрашиваю его, предчувствуя, что случилась большая беда.

- Побили... Всех побили, - тупо уставился он взглядом в землю.

Мне редко изменяло присутствие духа, но тут и меня взяла оторопь.

- Как всех? - переспрашиваю летчика. Подошел штурман экипажа, пригладил мокрые от пота пряди волос и добавил:

- Не всех, конечно, но многих. Сели, где попало. Кто в поле, а кто и за линией фронта.

- Да что случилось? Говорите же толком.

- На подходе к цели нас встретили восемнадцать истребителей, - уже спокойнее начал рассказывать штурман. - И начали наседать - атака за атакой... А защитить некому. Эх!- махнул он с досады рукой. И продолжал:

- Мы, конечно, отбивались как могли, а к немцам еще подмога подошла. Хотя бы один наш ястребок показался в небе, и то было бы легче на душе...

"Хоть бы один ястребок" - вспомнились мне слова штурмана, когда я, вернувшись в штаб, снова взялся за телефонную трубку. "Выходит, немцы - не японцы и "мессершмитт" - не И-96", - подумалось мне. На окружных аэродромах располагались две истребительные дивизии: 43-я, которой командовал Г. Захаров, и 59-я под командованием полковника Е. Туренко. Неужели не успели рассредоточить полки, вывести их из-под удара? Это же огромный урон.

Вести из частей поступали неутешительные. Там не вернулось десять самолетов, там - пять. В полдень небо огласилось заунывным гулом - курсом на Бобруйск шла колонна "юнкерсов".

- Опять летят, заразы, - зло выругался, подрулив к штабу на мотоцикле, начальник связи Денисенко. - От телефонных проводов одни обрывки остались, посекли бомбами, сволочи.

Легко было понять негодование Денисенко. Связь являлась тем нервом, который соединял нас с вышестоящим командованием, с другими частями. Кому-кому, а связистам тогда особенно доставалось.

Накануне войны на нашем аэродроме скопилось до тридцати новеньких самолетов Пе-2. Их должны были перегонять дальше, на приграничные аэродромы, но почему-то задержали. Так эти самолеты у нас и остались. Стояли они на окраине аэродрома, чтобы не мешать полетам. В сутолоке мы забыли о них и вспомнили только теперь, когда на аэродроме начали рваться вражеские бомбы. "Как же мы не подумали рассредоточить их?" - ругал я себя и свой штаб за опрометчивость.

Но вот немецкие бомбардировщики ушли на запад. Солдаты, сержанты выскочили из укрытий и бросились засыпать еще дымившиеся воронки. Я подбежал к "пешкам" (так называли в войну самолет Пе-2) и обрадовался: ни одна машина во время налета не пострадала. Немедленно собрал техников, механиков, и

мы общими усилиями быстренько растащили самолеты по обочинам аэродрома.

В первый день войны немцы три раза налетали на наш аэродром, но особого ущерба не нанесли. Сгорели лишь две машины. Бомбометание производилось с большой высоты и неточно.

К ночи начали возвращаться на аэродром летчики, штурманы и стрелки со сбитых самолетов - злые, угрюмые. Вопрос один: почему их не обеспечили истребительным прикрытием? Кто тут виноват? Да я и сам толком не знал, кто тут виновен. Началась большая война, и так для нас неудачно. В первый же день мы так нелепо потеряли десятки бомбардировщиков. Чем их восполнить?

И тут я вспомнил о "пешках". Ведь их около тридцати штук. Все новенькие. Выруливай и взлетай. И тут же поймал себя на мысли: а кому выруливать? Ведь ни я, ни другие летчики с этой машиной не знакомы.

Подошел инженер дивизии И. Ф. Горохов. Разговорились.

- Эх, найти бы человека, который знал бы толк в этих машинах, - говорю ему.

- Вы имеете в виду "пешек"? - спросил инженер.

- Да.

- Так я их знаю.

- Дорогуша, - схватил я его за плечи. - Что же ты раньше-то молчал? Вот порадовал. Подбирай сейчас же самых опытных летчиков и штурманов и начинай с ними осваивать эту машину.

- А если привлекут к ответственности? Они же не наши, - высказал опасение инженер.

- Сейчас все наши, - заверил я инженера. - Беру ответственность на себя. Действуйте.

Горохов прямо-таки просиял. Ему давно хотелось прибрать к рукам эти машины, но, так как они предназначались не для нас, никому своего желания не высказывал. И вот теперь случай представился. Инженер тут же собрал "безлошадников" и повел к одиноко стоявшему на лесной опушке Пе-2.

Изучение нового самолета проходило под частыми бомбежками противника. Появятся вражеские бомбардировщики - летчики и штурманы сразу бегут в укрытие. Миновала опасность - возвращаются к машине. Надо понять душу летчика; стремление к новизне у них, как говорится, в крови. О "пешке" многие уже слышали, знали, что это отличная машина - новинка авиационной техники. Но черед осваивать ее, летать на ней пока для нас не наступал. А теперь вот сама обстановка предоставила такую возможность.

Первым на новом самолете поднялся в воздух командир

полка Дояр. Он и раньше летал на многих типах самолетов, сражался с фашистами в небе Испании, и этот опыт как нельзя лучше пригодился теперь. Дояр же повел потом первую группу Пе-2 в бой. Вернулся, докладывает:

- Превосходная машина. С пикирования бомбы уложили точно в цель.

Пе-2 действительно оказался маневренным и на редкость выносливым самолетом. Иногда, бывало, так его потреплет в бою, что глядеть больно: крылья пробиты, фюзеляж изрешечен, хвостовое оперение - одни лохмотья. Думаешь: как только, бедняга, дотянул до родного аэродрома? Но залатают ему бока и крылья, и назавтра он снова к бою готов. В тот период, когда приходилось летать без сопровождения истребителей, Пе-2 был просто незаменим. Экипаж мог с успехом отбиваться и от "мессершмиттов".

Пе-2, как более живучий и маневренный самолет, мы обычно посылали на задания днем, а в ночное время вылетали СБ. Так они в известной мере были гарантированы от встреч с вражескими истребителями.

Но вернемся к тревожной ночи, которая последовала за первым днем войны. В городе от бомбежек начались пожары, из-за Березины время от времени в небо взвиваются осветительные ракеты. Связь то и дело прерывается. Чья-то невидимая рука вершит свое черное дело. Через наш городок, отступая на восток, идут и идут люди - военные, гражданские.

Вызываю командира батальона аэродромно-технического обслуживания майора Мусиенко. Приказываю ему усилить охрану самолетов и другой боевой техники, а потоки людей направлять по окраине в обход аэродрома. С начальником штаба решаем проверить, насколько бдительно караулы несут службу. У проходной слышим шум, ругань. Подходим ближе. Трое незнакомцев в солдатском обмундировании напирают на дежурного. Тот не пускает их на аэродром.

- Кто такие? - строго спрашиваю незнакомцев, направляя в их лица свет карманного фонарика.

- Свои. Отступаем, - слышу понурый голос.

- А что вам нужно на аэродроме?

- Здесь дорога до деревни короче.

- Предъявите документы.

Документов не оказалось. Тот, что ростом был пониже, вытащил из кармана комсомольский билет. Новенький, без единой помарки.

- Когда получил?

- Перед самой войной, - отвечает. Чем-то они показались мне подозрительными.

- Отвести в штаб, - приказываю сопровождавшему нас солдату.

Стоявший слева от меня верзила быстро выхватил из кармана пистолет, но начальник штаба упредил его. Ударом кулака он выбил оружие. Незнакомцев быстро скрутили и отправили в особый отдел.

Дня через два уполномоченный доложил:

- Диверсанты. Выброшены к нам в тыл с парашютами с заданием рвать связь.

После этого случая мы собрали всех командиров и солдат и предупредили: быть бдительными, незнакомых людей, стремящихся проникнуть в гарнизон, задерживать. Особое внимание обратили на охрану штаба.

- Товарищ командир! А что делать с цыганами? - обратился

ко мне командир батальона аэродромного обслуживания. - Их на лесной поляне, что юго-западнее аэродрома, как на базаре. Палатки раскинули, костры жгут.

- Что делать? - отвечаю. - Цыгане тоже люди, тоже бегут от немцев. Предупредите, чтобы ночью огня не разводили.

Но беспечные цыгане, видимо, не послушали доброго совета. Совершая один из ночных налетов, немцы, привлеченные кострами, сбросили туда несколько фугасных бомб. Утром мы поехали на то место и увидели страшную картину: валялись трупы людей, лошадей, разбитые повозки. По лесу бегали обезумевшие от горя цыганки, выли босоногие ребятишки.

- Немедленно забирайте все, что осталось, - говорю старому цыгану, по-видимому вожаку, - и уходите отсюда. Иначе попадете в лапы фашистов.

К полудню доложили: поляна опустела. Цыгане, захватив с собой убитых и раненых, лесными дорогами скрылись в восточном направлении.

На второй день мне позвонил секретарь Бобруйского горкома партии и попросил срочно прибыть к нему: Москва вызывает. Я сел в машину и немедленно выехал,

На проводе оказался начальник штаба ВВС генерал-майор авиации П. С. Володин. До этого он пытался связаться по телефону со штабом Западного фронта, но не смог. Вот и решил вызвать меня через горком.

- Командующего ВВС на ваш фронт пока не назначили, - сказал он. - Поэтому передаем приказание непосредственно вам. На минском направлении немцы сосредоточили большое количество танков. Остановить их - наша первейшая задача. Бросьте на борьбу с ними всю имеющуюся у вас авиацию.

Своих сил у нас маловато. В первые же дни боевой работы дивизия понесла большие потери. Но на наших аэродромах находились самолеты других частей и соединений. И я приказал командирам полков задействовать и их.

Первое время немцы, как известно, строго придерживались определенного порядка: днем продвигались вперед, ночью отдыхали. Мы использовали их педантизм. Вечером наши воздушные разведчики определили места сосредоточения вражеских мотомеханизированных колонн, а ночью бомбардировщики наносили по ним удар. Гитлеровцы начали производить налеты на наши базовые аэродромы. Но сброшенные ими бомбы, как правило, падали на пустые места. По окончании полетов самолеты быстро рассредоточивались по запасным аэродромам и тщательно маскировались.

На третий день в Бобруйск прибыл начальник штаба ВВС

полковник Худяков. Война застала его в госпитале, и он, не долечившись, ушел оттуда.

- Где штаб фронта? - спрашивает у меня.

- Слышал, будто в районе Могилева. Точно не знаю. Связи нет.

- Что осталось из авиации?

Я доложил, не преминув напомнить о распоряжении из Москвы.

- Хорошо, действуйте, - и уехал в Могилев. Вскоре с боевого задания вернулись экипажи и сообщили, что у переправы через р. Шара в районе Грудопль, Пиловиды и Иванцевичи сосредоточилось большое число вражеских танков. Я развернул карту, отыскал названные пункты и тут же передал дежурному приказание:

- Вернувшиеся с задания самолеты заправить топливом, подвесить бомбы и быть в готовности к вылету для нанесения удара по танкам.

Такая же команда была передана и на другие аэродромы.

Бомбовый удар по танкам нанесли три девятки самолетов. Фашисты вряд ли ожидали такого налета. Их пропаганда уже успела протрубить на весь мир, что за первые два дня войны удалось вывести из строя всю нашу бомбардировочную авиацию, деморализовать войска. С воздуха танки не прикрывались. Слабый огонь открыли лишь зенитчики. За это фашисты дорого поплатились. 27 бомбардировщиков сумели им нанести большой урон.

25 июня советские войска в составе 11-го и 6-го механизированных корпусов нанесли по противнику контрудар в районе Гродно. Из Могилева позвонили, чтобы наша дивизия всем составом приняла участие в этой операции. Вечером от прибывшего к нам представителя штаба фронта узнаю: кроме нас контрудар поддерживают полки 12-й бомбардировочной и 43-й истребительной дивизий, а также 3-й корпус дальнебомбардировочной авиации, которым командовал полковник Н. С. Скрипко (ныне маршал авиации).

На этом участке фронта авиаторы совершили тогда 780 самолето-вылетов, уничтожили около 30 танков, 16 орудий и до 60 автомашин с живой силой. Успех воодушевил нас. Значит, есть у нас и самолеты, то воля к борьбе не утрачена. Рано начали ликовать фашисты.

На четвертый день войны меня вызвали по телефону в Могилев. Солнце уже клонилось к закату. Ехать на машине - значило потерять не менее шести часов. А связного самолета не было: они находились на полевых аэродромах. И тут вижу чей-то

незнакомый УТИ-16.

На истребителях мне довелось немного летать. В 1938 году я научил управлять бомбардировщиком известного летчика, героя боев в Испании А. Серова, работавшего тогда инспектором ВВС, а он, в свою очередь, помог мне оседлать "ишачка", как называли истребитель И-16.

Подхожу к самолету. Рядом на траве сидит техник.

- Исправна? - спрашиваю, указав на машину.

- Так точно, товарищ генерал, - быстро поднявшись, ответил техник.

- Заправлена горючим?

- По самую пробку.

- А летчик где? - Не знаю.

- Садись, полетим.

Техник даже не спросил, кто я такой, быстро юркнул в заднюю кабину. Завожу мотор, выруливаю, взлетаю. "Ну, хорошо, -думаю про себя. -Взлететь-то взлетел, а как сяду? Ведь с 1938 года на таких машинах не летал".

Подлетаем к Могилеву. Над землей уже начали сгущаться сумерки. Но сверху аэродром просматривается хорошо. Делаю, как положено, круг, выхожу напрямую, сбавляю газ и благополучно приземляюсь. Будто сто лет летал на этой машине.

Дежурный привел меня в одну из землянок. Открываю дверь. Вижу: за столом сидят С. Худяков, Ю. Таюрский, Г. Кравченко, Г. Захаров. Поздоровались.

- Ну, вот и все в сборе. Можно начинать совещание, - поднялся из-за стола Худяков.

Последние его слова утонули в раздирающем душу вое сирены. Мы выбежали на улицу, сели в стоявшую неподалеку автомашину и помчались в сторону леса.

На этот раз налет длился недолго. Гулко ухали бомбы. Было видно, как над аэродромом взвились огненные языки. Что-то загорелось. Часть самолетов пострадала от взрывов. Сгорел и УТИ-16, на котором я прилетел из Бобруйска.

Ночью поспать пришлось очень мало. А утром воздушные разведчики сообщили: на восток движутся колонны немецких танков и мотопехоты. Наши войска отступают. Дороги забиты машинами, повозками, людьми. По земле стелется дым. Горят поля и деревни.

Враг угрожал нашим аэродромам. Вот-вот туда ворвутся немецкие танки. Спрашиваю Худякова: что надо предпринять в ближайшее время.

- В первую очередь перегнать на восток боевые самолеты и отправить батальоны аэродромного обслуживания.

- А куда?

- Где свободные аэродромы найдете - туда и сажайте. А семьи и имущество во вторую очередь вывозите. Бобруйск и Минск уже начали эвакуацию.

Спешу на командный пункт, уточняю обстановку. Делать уже здесь нечего.

Неподалеку от командного пункта стоял учебно-тренировочный самолет УТ-2. Позади него шагал, приминая траву, летчик-аэроклубовец (по одежде определил). Он кого-то ждал. Подхожу, говорю ему, будто это мой самолет.

- Полетели в Бобруйск.

Летчик сначала удивленно посмотрел на меня, а потом плотнее надвинул на лоб шлемофон и занял место в передней кабине. В такой напряженный момент, который мы переживали в те дни, лишних вопросов обычно не задавали.

При подходе к Бобруйску замечаю огромные клубы огня и дыма, поднимавшегося из-за леса. "Неужели горит бензохранилище?" - обожгла тревожная мысль. Все, что по-хозяйски копили, экономно расходовали, теперь взлетает в воздух. Кто мог это сделать? Свои? Но я такого приказания не отдавал. Диверсанты? Облако дыма меж тем росло, ширилось, собираясь в черно-багровую тучу. До этого я как-то не до конца сознавал нависшую над страной опасность. Казалось, врага вот-вот остановят, создадут ему непреодолимый рубеж. Ведь силы на западе у нас были немалые. Но когда увидел отступающие войска, толпы беженцев, гурты скота и эту мрачную тучу дыма, озаряемую высоко вздымающимися языками пламени, понял: обстановка складывается тяжелая, борьба будет длительная.

Особенно врезалась в память картина, которую я наблюдал до вылета в Могилев. Наш запасный командный пункт располагался в лесу, на холме, за Березиной. Отсюда хорошо просматривались и город, и крепость, и тихая гладь реки. На берегу скопились войска, беженцы. А единственный мост уже рухнул в воду. Люди в отчаянии бросались в реку и плыли. Не всем довелось добраться до противоположного берега. Многих навсегда поглотили волны Березины. Обо всем этом невольно вспомнилось, когда мы подлетали к аэродрому.

...Приземляемся. На аэродроме - ни души. Потом вижу: из лесу выходит человек. Узнаю в нем штурмана 24-го Краснознаменного полка Тихонова.

- Где народ?

- На рассвете все уехали, - отвечает он.

- А семьи?

- Часть семей погрузили в эшелон. Он уже ушел. Остальных

автомашинами перевезли за Березину, в Гомель.

- А почему не перегнали эти самолеты? - указываю на машины, стоявшие на окраине аэродрома.

- Неисправны. Нет двигателей.

- Кто еще остался, кроме вас?

- Штурман Лепкевич и несколько солдат. Остальные улетели.

- Куда?

- На запасные аэродромы - в Телуши и Серебрянку.

- Кто занимается эвакуацией?

- Командир аэродромного батальона Мусиенко. Нам приказано неисправные самолеты сжечь.

- Правильно. Сейчас же приступайте к делу.

Эвакуация, видно, проходила в спешке, ветер разносил по полю обрывки каких-то бумаг, которые не успели сжечь.

- Эх! - невольно вырвался у меня вздох при виде страшного запустения, в котором сразу же оказался гарнизон. К празднику 1 Мая мы высадили на территории городка много деревьев, разбили клумбы, посыпали песком дорожки, покрасили заборы. А теперь все затоптано, захламлено, покрылось копотью.

Вижу, от узла связи по направлению ко мне бежит девушка в пилотке и гимнастерке. "Кто такая?" - подумалось. Когда девушка подбежала, сразу узнал ее: Яна Сорокина. Она не раз прежде бывала в штабе.

- Что вы тут делаете? Почему не уехали? - спрашиваю.

- Мне приказали задержаться, чтобы поддерживать связь с аэродромами.

Говорит, а у самой на глазах слезы. Вижу: страшно ей тут оставаться, но сказать об этом не решается. Экая славная девушка.

- Хорошо. Исполняйте. Но как только заметите приближение фашистов, уничтожьте аппаратуру и бегите за Березину.

Яна Сорокина поддерживала связь до последней возможности, хотя ей одной было, конечно, страшно. Потом, когда увидела через окно, что немцы приближаются, молотком разбила аппараты связи и выбежала на улицу. На ее счастье, в прибрежном кустарнике оказалась полузатопленная лодка. Яна прыгнула в нее, оттолкнулась от берега и, работая доской, как веслом, добралась до противоположного берега Березины.

- Какая девушка! Вот молодец! - не переставал восхищаться ею потом начальник связи Даниил Денисенко.

Я приказал Денисенко представить Сорокину к правительственной награде. Вместе со своими подругами Полиной Авсиевич, Анной Бушуевой, Антониной Мельничен-ко, Фирой Кауфман, Раисой Грошевой, Валей Загороднюк Яна всю

войну несла службу на узлах связи, награждена орденами и медалями. После войны она работала на узле связи станции Гомель, потом тяжело заболела и умерла.

* * *

Тихонов с группой солдат остался для того, чтобы сжечь все, что не успели эвакуировать, а мы с Липкевичем поспешили в Серебрянку. Учебный самолет-бомбардировщик УСБ, на котором мы вылетели, почему-то все время тянуло в правую сторону. Приходилось затрачивать немало усилий, чтобы выдерживать курс. После приземления я спросил у Горохова, почему так странно вела себя машина. Осмотрев ее, инженер сказал:

- Нарушена центровка. Вспомнил: вчера мне докладывали, что рядом с этим самолетом разорвалась бомба. Машину деформировало, и больше на ней летать нельзя. Диву даюсь, как вы только прилетели.

Подходит Тельнов, докладывает: самолеты рассредоточены, техники и механики роют щели, летчики и штурманы готовятся к боевому вылету. Только мы подошли к командному пункту, слышим сзади звук моторов. Обернулись, видим, снижается бомбардировщик. За ним тянется шлейф огня и дыма. А сверху пикируют два "мессера". Видно, как к самолету тянутся огненные трассы,

Из помещения КП выскакивает Вихорев. Рядом стоял пикап. Садимся в него и к самолету. Один из немецких истребителей заметил наш автомобиль, снизился и на крутом вираже полоснул пулеметной очередью. Но пули прошли мимо.

- Ну, погодите, сволочи, - негодуя от ярости, погрозил им кулаком Вихорев. - Вы еще поплачете.

К горящему бомбардировщику вслед за нами устремились пожарная и санитарная машины. Вытащили из кабины летчика. Комбинезон на нем тлел, на шее зияла кровавая ссадина. Штурман без сознания склонился над панелью приборов, обмяк. Стрелок был мертв. Их оттащили подальше от самолета, положили на траву. Пожарные начали тушить огонь.

Летчиком оказался Василии Леонтьев, один из опытнейших командиров. С трудом шевеля пересохшими губами и тяжело дыша, он рассказал, что произошло.

В составе звена Леонтьев вылетел на бомбежку танковой колонны противника. Экипажам удалось прорваться сквозь огневой заслон и с ходу поджечь впереди идущие танки. Движение на дороге застопорилось. Обойти горящие машины было нельзя: справа и слева болото. Один танк рискнул было проскочить сбоку, но тут же застрял в затянутой осокой хляби. Самолеты прошли над застрявшей колонной раз, другой, третий.

"Эрликоны" надсадно били по ним, по экипажи это не остановило. Они "утюжили" колонну до тех пор, пока не кончились боеприпасы. Танки затянуло сизой пеленой дыма, и подсчитать урон оказалось невозможно.

Только бомбардировщики отошли от цели, как сверху на них напала шестерка "мессершмиттов". Юрким, маневренным истребителям было не так уж трудно расправиться с тяжелыми машинами. Как ни оборонялись воздушные стрелки, отбиться от фашистов не удалось. Один бомбардировщик загорелся и упал в лес. Другой, подбитый, сел на вынужденную в поле. Леонтьеву сначала удалось уйти от погони, но потом и его настигли. Остальное мы видели сами.

- Отправить в госпиталь! - приказываю врачу, торопливо обрабатывавшему раны и ожоги на щеке и шее летчика.

- Товарищ генерал, не отправляйте, - взмолился Леонтьев. - Оставьте в части. Я быстро поправлюсь.

- Но у вас же осколочное ранение в шею, - старался убедить летчика врач.

- Какое ранение? Царапина. Я же вас потом не найду.

Такая привязанность летчика к своему воинскому коллективу, к боевым друзьям, от которых он ни за что не хотел отрываться, тронула меня.

- Ваше слово? - обращаюсь к врачу. Тот пожал плечами.

- Хорошо, пока оставим, А будет плохо - немедленно отправим в тыл.

Леонтьев недолго был приковал к постели. Рана быстро затянулась, ожоги зажили, и он снова начал водить бомбардировщик на боевые задания.

Обстановка на фронте с каждым днем осложнялась. Наши наземные войска с боями продолжали отступать в глубь страны. Вместе с ними на новые аэродромы приходилось передвигаться и нам, не прекращая при этом боевой работы. Экипажи нередко совершали в день по 5-6 боевых вылетов. Но сдержать натиск фашистов Красная Армия в то время не могла. Силы были явно неравны. В ходе боев мы теряли самолеты. В частях их становилось все меньше и меньше, хотя техники, механики, специалисты ремонтных предприятий прилагали героические усилия, чтобы сохранить в строю каждую, казалось, безнадежную машину.

8 июля 1941 года по приказу Ставки авиация нанесла массированный удар по аэродромам противника на всем фронте от Балтики до Черного моря. В этой операции участвовала и наша бомбардировочная дивизия. О результатах налета я узнал позже, в Москве. Урон фашисты понесли огромный. Тогда мне привели

цифру общих потерь гитлеровцев на советско-германском фронте. С начала войны и по 10 июля они составили более тысячи самолетов. Это не могло не радовать.

Воевать тогда было нелегко. В начальный период войны Красная Армия потеряла немало людей и техники. Но, тем не менее войска продолжали самоотверженно сражаться с врагом. Сужу об этом по людям и боевым делам 13-й бомбардировочной авиадивизии, которой мне довелось командовать. Никакой паники и растерянности среди летчиков, командиров полков и эскадрилий я не наблюдал. Да, мы вынуждены были отступать, потому что враг превосходил нас в силе. Но не бежали. Трусов и паникеров в частях дивизии не было. Летчики и штурманы, оставшись на время "безлошадными", чуть не со слезами умоляли дать им винтовки, гранаты, рвались в пехоту. "Где угодно, лишь бы не бездействовать, а драться с врагом", -говорили они. Боевой дух людей был выше всяких похвал.

В конце июля, когда самолетов в дивизии осталось мало, мы получили приказ: летный состав отправить на переформирование. Предполагалось получить новые самолеты Пе-2. К назначенному времени подали железнодорожные эшелоны. Летчики, командиры, работники штабов дивизии и полков уехали. Мы с комиссаром дивизии Вихоревым и секретарем парткомиссии полковым комиссаром В. Юматовым сели в пикап и направились в Москву, чтобы решить там некоторые вопросы, а потом следовать дальше. Здесь, наконец, узнаю о судьбе семьи. С двумя маленькими девчушками жена с трудом добралась до Москвы и на время остановилась на квартире своего брата.

Брянский фронт

Приезжаем в Казань, дней через десять получаем новенькие, только с завода пикирующие бомбардировщики, начинаем их осваивать. И тут неожиданная телеграмма: "Сдавайте дела, вылетайте в Москву". Сборы были недолги. Передав командование дивизией своему заместителю, вылетаю в столицу. Москва жила строгой и напряженной жизнью. Ночью над городом поднимались аэростаты воздушного заграждения, по небу шарили лучи прожекторов. Гитлеровские бомбардировщики уже не раз предпринимали попытки прорваться к городу, по их еще на дальних подступах встречали истребители ПВО, открывала мощный огонь зенитная артиллерия, крупнокалиберные пулеметы. В штабе ВВС меня познакомили с обстановкой, сложившейся на фронтах. Она была тяжелой для нас. Захватив Смоленск, враг рвался к самому сердцу страны. Партия и правительство принимали неотложные меры, чтобы защитить

столицу, разгромить врага. С этой целью, в частности, создавался новый, Брянский фронт, в задачу которого входило прикрыть Московский стратегический район с юго-запада и не допустить прорыва танковой группы Гудериана к Москве. Командующим назначался генерал-майор А. И. Еременко, военно-воздушные силы фронта приказано было возглавить мне.

На московском направлении действовала группа вражеских армий "Центр". Фашисты превосходили нас в живой силе, танках, орудиях и минометах. Это превосходство еще более увеличилось к октябрю 1941 года. С воздуха вражескую группировку войск поддерживал 2-й воздушный флот - 950 самолетов, из которых более половины составляли бомбардировщики.

Наша же фронтовая авиация, понесшая значительные потери и первые дни войны, во многом уступала немецкой. Военно-воздушные силы Западного, Резервного и Брянского фронтов насчитывали тогда 545 исправных самолетов, к тому же большинство из них были устаревших конструкций.

Для усиления фронтовой авиации на московское направление были привлечены соединения дальней бомбардировочной авиации и части 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО. Это в какой-то мере снижало количественное превосходство 2-го воздушного флота гитлеровцев.

Фронтовая авиация представляла как бы первый эшелон. На ее долю выпало нести основную тяжесть борьбы и с наземным, и с воздушным противником. Военно-воздушные силы Западного, Резервного и Брянского фронтов раньше истребителей ПВО вступали в борьбу с вражеской авиацией в воздухе, уничтожали ее на аэродромах, бомбили фашистские танковые колонны и вместе с наземными частями сдерживали, ослабляли натиск гитлеровских войск. И в том, что под Москвой враг в конечном итоге был обескровлен, остановлен, а потом и обращен в бегство, немалая заслуга летчиков, штурманов, всего личного состава фронтовой авиации.

* * *

С командующим Брянским фронтом я познакомился на квартире вдовы легендарного героя гражданской войны А. Пархоменко, куда меня пригласил Андрей Иванович. Еременко в свое время воевал в составе дивизии А. Пархоменко, после гибели комдива поддерживал с семьей старого друга тесные отношения. С Еременко у нас сразу же установились хорошие отношения. В обращении он был прост, добродушен и невольно вызывал симпатию к себе.

На следующий день я направился в штаб ВВС. Принял меня П. Ф. Жигарев, командовавший в то время Воено-Воздушными

Силами Красной Армии. Друг друга мы хорошо знали еще по войне в Китае, поэтому Павел Федорович сказал просто:

- Летите в Карачев. Там будете формировать военно-воздушные силы фронта.

Потом помолчал и добавил в раздумье:

- Обстановка тяжелая. Гудериан со своими танками рвется на восток. Сколачивать штаб, формировать части придется в ходе боев. Другой возможности нет.

- А какими силами я буду располагать?

- Силами? - добродушно улыбнулся Жигарев. - Пока никакими. Но в ближайшие дни передадим вам из состава Центрального фронта 11-ю смешаную авиадивизию. Командует ею наш старый знакомый генерал Кравченко.

- Григорий Пантелеевич?

- Он самый. Китайский богдыхан, - рассмеялся Жигарев, намекнув на случай, когда летчик, подбитый в 1938 году японскими истребителями, сидел в кругу жителей китайской деревушки и пил водку.

- И еще даем несколько отдельных авиаполков, - добавил Жигарев. Остальное - на месте. Все авиачасти, что там находятся, переподчиняем вам. Только немедленно докладывайте об этом. Ведь мы не знаем точно, что там есть.

Попрощавшись с Жигаревым, выхожу в коридор и встречаю Вихорева. По моей просьбе он был допущен к исполнению обязанностей военного комиссара ВВС фронта.

- Да, силенок не густо, - глухо обронил он, когда я посвятил его в содержание разговора с Жигаревым, - Но ничего. На месте будет виднее.

В тот день вылетел в Карачев командующий фронтом. Следом за ним мы с Вихоревым. Тем же самолетом направились начальник штаба ВВС Брянского фронта полковник Н. Петров, главный инженер П. Лосюков, начальник тыла полковник Е. Жуков, начальник связи Д. Денисенко, начальник разведки Ф. Ларин, офицеры К. Тельнов, 11, Горохов, Г. Мусиенко, Овчинников и другие работники штаба ВВС.

В Карачеве узнаем, что основные силы авиации расположены в основном на Брянском аэродроме. Самолетом По-2 направляемся с Вихоревым туда. Хотелось сразу же иметь представление, чем же мы будем располагать. Только мы прилетели, вошли на командный пункт, слышим взрыв, да такой, что стекла вылетели. В чем дело? Выбегаем на улицу и видим: посреди аэродрома пылают обломки двух самолетов - МиГ-3 и Як-1. Мы туда. Нас опережают санитары и пожарные. От самолетов осталась груда бесформенного металла. Тела летчиков

до неузнаваемости изуродованы. Вскоре примчались сюда на своих машинах командиры частей. Представляются: такой-то, такой-то.

- А я командующий ВВС Брянского фронта, - говорю им. - Потрудитесь объяснить, почему произошло столкновение самолетов?

- Я выпустил по тревоге свой истребитель, - говорит командир полка ПВО.

- А я свой, - вторит ему командир полка фронтовой истребительной авиации, самолеты которого располагались на противоположной стороне аэродрома.

- Выходит, хозяина здесь нет, каждый поступает как ему заблагорассудится?

Командиры полков молчат, опустив головы. Бессмысленная гибель двух летчиков, утрата в такое тяжелое время двух боевых машин произвела на всех гнетущее впечатление. Мы с Вихоревым с трудом сдерживаем гнев. Нечего сказать: приятное знакомство, хорошенькое начало работы.

Срочно собираем руководство этих полков. Разговор тягостный, долгий. Выходит, на таком крупном аэродроме, как Брянский, нет и элементарного порядка. Каждый командир - сам по себе. Что хочет, то и делает. Путаницу и неразбериху вносили к тому же экипажи, приземлявшиеся большими и малыми группами по пути с запада.

В тот же день назначаю начальником авиагарнизона подполковника В. Сапрыкина, даю ему широкие полномочия. Командиров, повинных в нелепой гибели двух летчиков, пришлось строго наказать.

Крутые меры возымели свое действие. В организации полетов обрели силу закона правила летной службы. Больше стало согласованности между летными и обеспечивающими подразделениями. Чтобы не создавать излишней скученности, приказываю одному из полков перелететь на полевой аэродром.

Тут же пришлось решать и судьбу "безлошадных" летчиков и штурманов. А скопилась их здесь не одна сотня. Разными путями прибыли сюда эти люди, не имея самолетов, целыми днями слонялись без дела, мешали работать. Конечно же, они ни в чем не были виноваты, рвались в бой, и следовало как-то определить их судьбу.

На аэродроме стояло немало различных самолетов: истребители, бомбардировщики, штурмовики, связные п т. д. Поручаю инженеру осмотреть их и исправные сразу же пустить в дело. Многих "безлошадников", для которых не нашлось машин, отправили в тыл, где формировались другие части.

В тот день, когда столкнулись два самолета, на аэродром чуть раньше нас с Вихоревым прибыл незнакомый мне полковой комиссар. Был он невысок ростом, крепко сложен. Впервые я увидел его на командном пункте, когда вошел туда после катастрофы машин. Настроение, конечно, было скверное.

- А вы кто такой? - сгоряча напустился я на полкового комиссара. - На аэродроме такие безобразия, а вы здесь прохлаждаетесь.

Тот поднялся и доложил:

- Военный комиссар ВВС Брянского фронта Ромазанов.

- Как комиссар? - недоуменно переспрашиваю его. - У меня есть комиссар, Вихорев.

Тогда он спокойно достает из кармана предписание и подает его. Читаю: "Полковой комиссар Ромазанов Сергей Николаевич назначен..." Штамп и печать Главного политического управления. Подпись: Л. Мехлис. Все по закону.

- Какое-то недоразумение, - говорю Ромазапову. - Направляйтесь в политуправление фронта и уточните, кому из вас быть комиссаром.

Мы с Вихоревым знали друг друга давно, успели хорошо сработаться, и, честно говоря, не хотелось, чтобы его место занял кто-то другой. Но пришлось подчиниться приказу. Вихорев уехал в Москву, в Главное политическое управление, и был потом направлен на Западный фронт. Ромазанов же остался у нас. Он оказался не менее достойным человеком, добрым боевым товарищем и рассудительным политическим руководителем. Поэтому мы быстро нашли с ним общий язык. Так же, как и Вихорев, оп вникал во все детали боевой работы, доходил до каждого человека, не раз проявлял личную отвагу и мужество.

Получаем как-то телефонограмму: в ваше распоряжение передается один из батальонов аэродромного обслуживания. Ждем-ждем, а его все нет. А он до зарезу нам нужен. В той обстановке всякое могло случиться. Колонна могла попасть под бомбежку, нарваться на вражеские тапки, наконец, заблудиться в Брянских лесах.

- Давайте я его разыщу, - просто, без всякой рисовки предложил Ромазанов. - А, кстати, в пути познакомлюсь с людьми батальона. Ведь в прошлом-то я летчик-наблюдатель.

Вылетел он на связном самолете, долго кружил над Брянскими лесами и нашел-таки.

- Как же вам удалось? - спрашиваю Сергея Николаевича. - Ведь колонна, наверняка, маскировалась.

- По клубной машине, - отвечает Ромазанов. - Снизился над одной из прогалин, вижу под деревом автомобиль с

громкоговорителем. А такие установки имеются только в батальонах. Сел поблизости. Точно. Тот самый батальон оказался.

Ромазанов переночевал в БАО, а на следующее утро вернулся. К исходу дня пожаловали и подразделения батальона.

События на фронтах все осложнялись. Под напором фашистских войск Центральный фронт отступал. Для того чтобы ликвидировать угрозу, нависшую над войсками Центрального и правого крыла Юго-Западного фронтов с севера, прикрыть направление на Брянск, и был создан новый фронт.

Но противник, вопреки предположениям, на Брянск не пошел. Его 24-й моторизованный корпус и пехота повернули на юг, на Унечу. 17 августа 1941 года гитлеровцы, прорвав оборону в полосе 13-й армии, вышли в ее тылы, перерезали железную дорогу Брянск - Гомель и заняли Унечу. 13-я армия, которой командовал генерал-майор К. Д. Голубев, оказалась в очень тяжелом положении.

На следующий день фашистские войска, продолжая развивать успех, заняли Стародуб, а 21 августа Почен. Нетрудно было догадаться, что противник стремится мощными ударами танков с ходу прорвать нашу оборону, чтобы потом ввести в прорыв подвижные мотомеханизированные соединения и обеспечить себе дальнейший успех.

19 августа командующий Брянским фронтом отдает боевой приказ: уничтожить противника, прорвавшегося в район Унечи. Для этого привлекались 13-я армия и 55-я кавалерийская дивизия 50-й армии. Авиации фронта ставилась задача в 13.40 нанести удар по мотомехколоннам и скоплениям пехоты. Выполнение этой задачи осложнялось тем, что наши войска, расположенные на участке Мглин, Унеча, должны были наступать на эти пункты с запада.

Получилась довольно сложная и запутанная обстановка. Чтобы не ударить с воздуха по своим, я попросил штаб фронта обозначить расположение передовых частей, а нашим командирам приказал ознакомить все экипажи с сигналами обозначения, быть осмотрительными.

Самолетов у нас было мало, зато экипажей в избытке. Поэтому как только возвращалась с задания какая то машина, на аэродроме ее с нетерпением уже ждали. Самолет быстро заправляли горючим, подвешивали бомбы, и он уходил в бой с новым экипажем. Недостаток в самолетах восполнялся, таким образом, интенсивным их использованием.

Но, несмотря на все усилия наземных войск и авиации, задачу полностью решить не удалось. 13-я армия продолжала отступать. Чтобы облегчить ее участь, командование фронта

решило кавалерийскую дивизию 50-й армии направить рейдом по тылам противника, с целью дезорганизовать управление, снабжение, замедлить продвижение его войск. Нам приказали вести усиленную воздушную разведку и прикрывать конников от бомбардировочных налетов противника. Дивизия углубилась на 60 километров, сосредоточилась в лесах севернее Мглина, чтобы отсюда производить налеты. Но в самый ответственный момент ее командиру изменила решительность. Не выполнив своей задачи, конники вернулись обратно.

А противник между тем продолжал яростно рваться вперед. На помощь 24-му моторизованному корпусу гитлеровское командование направило 47-й моторизованный корпус. Создалась угроза полного окружения 13-й армии. Экипажи наших самолетов большую часть суток висели над танковыми и моторизованными колоннами врага, продвигавшимися главным образом по дорогам, бомбили их, обстреливали, но сдержать не могли. Беда в том, что задач перед авиацией ставилось много, а сил мало, приходилось их распылять. Нанести массированный удар по какой-то одной крупной группировке не представлялось возможным.

В то время мы не знали, что Ставка задумала осуществить один контрудар во фланг 2-й танковой группе противника в районе Стародуба, а второй во взаимодействии с Резервным фронтом в районе Рославля. Об этом можно было лишь догадываться. Брянский фронт начали усиливать резервами, артиллерией, танками. Авиация тоже получила подкрепление.

Одновременно Ставка дала указание силами ВВС Красной Армии провести воздушную операцию, чтобы сорвать наступление 2-й танковой группы противника. Для этого кроме авиации Брянского фронта привлекались самолеты из состава ВВС других фронтов западного направления и частей дальнебомбардировочной авиации Главнокомандования, возглавляемых полковником Л. А. Горбацевичем. К 28 августа, помимо того, фронту оперативно подчинили резервную авиационную группу Верховного Главнокомандования, которую возглавлял полковник Д. М. Трифонов. Штаб ВВС Красной Армии детально разработал план операции. Его утвердил Верховный Главнокомандующий. Из Москвы к нам прибыла оперативная группа штаба ВВС во главе с заместителем командующего ВВС Красной Армии генералом И. Ф. Петровым и полковником И. П. Рухле.

Воздушная операция длилась шесть суток и потребовала от всех огромного напряжения. Летчики-истребители совершали по 6-7 боевых вылетов в день, бомбардировщики - по 3-4 вылета. Удары по танковым колоннам врага наносились непрерывно.

Особенно много вылетов совершалось в районы Унечи, Стародуба, Трубчевска и Новгород-Северского, где противник сосредоточил основные бронетанковые силы. Только за два дня -30 и 31 августа - наша авиация совершила около 1500 самолето-вылетов, сбросила на врага 4500 бомб разного калибра, уничтожила более 100 его танков, 20 бронемашин, сбила в боях и сожгла на земле 55 самолетов. 30 августа атакам нашей авиации подверглись восемь вражеских аэродромов, а 1 и 2 сентября еще девять.

В один из этих дней воздушные разведчики доложили, что в 20 километрах западнее Трубчевска обнаружена крупная танковая колонна врага. С воздуха они насчитали около 300 машин. Немедленно докладываю об этом командующему фронтом, тут же отдаю распоряжение бросить туда все наличные силы бомбардировочной и штурмовой авиации.

Стойкость наших войск, активные действия авиации вынудили гитлеровское командование пересмотреть ранее намеченные планы. Продвижение ударной группы застопорилось. Часть дивизий немцам пришлось повернуть против Брянского фронта. Темп наступления 2-й танковой группы врага на конотопском направлении замедлился.

Высокую оценку действиям авиаторов дал тогда Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин. В телеграмме на имя командующего Брянским фронтом А. И. Еременко он писал: "Авиация действует хорошо, но она действовала бы лучше, если бы разведчики вызывали бомбардировщиков быстро, и по радио, а не по возвращении к месту посадки... Желаю успеха. Привет всем летчикам".

Мы, конечно, учли пожелание Верховного, и впредь бомбардировщики и штурмовики стали появляться над разведанными целями значительно быстрее, чем ранее. Причем старались не распылять авиацию, а применять массированно, на решающих направлениях.

* * *

Измотанная в непрерывных боях наша 13-я армия оказалась в критическом положении. Командующий фронтом решил создать подвижную группу в составе танковой дивизии, ввести ее на правом фланге 13-й армии. Цель: нанести по противнику встречный удар в общем направлении на Погар и этим предотвратить разгром 13-й армии. Мне письменно было приказано: всемерно поддерживать ввод в бой подвижной группы, содействовать ее успеху. На это направление мы бросили почти все свои бомбардировщики и штурмовики. Сам я тогда находился на передовом командном пункте фронта в районе Трубчевска.

Туда же прибыли генерал А. И. Еременко, член Военного совета фронта дивизионный комиссар П. И. Мазепов, начальник политуправления А. П. Пигурнов, начальник штаба генерал Г. Ф. Захаров.

На наших глазах завязывается крупное танковое сражение. Слышен гул моторов, звуки выстрелов. Наши штурмовики и бомбардировщики волна за волной наносят удары по танкам противника, его резервам, а истребители стараются не допустить прорыва вражеской авиации. Видно было, как на земле то в одном месте, то в другом вздымались фонтаны взрывов, вспыхивали танки.

- Вот молодцы! - не удержался от восхищения командующий фронтом, глядя на гудящие в небе самолеты.

Благодаря решительным и дружным действиям авиаторов, танкистов и кавалеристов подвижной группы, возглавляемой заместителем командующего фронтом генерал-майором А. Н. Ермаковым, противник был лишен возможности развить успех и захватить Трубчевск, к чему настойчиво стремился.

Со 2 по 12 сентября войска Брянского фронта нанесли по противнику несколько контрударов и, продвинувшись вперед на 10-12 километров, закрепились и начали производить перегруппировку. Авиация на всех этапах наступления активно содействовала частям, прикрывая их с воздуха, нанося удары по врагу. Советские войска заняли рубеж Фроловка, восточный берег р. Судость до Зноби и далее по восточному берегу р. Десны. Общие потери гитлеровцев составили около 20 тысяч убитыми, ранеными и пленными, около тысячи автомашин, до 300 танков, до 200 самолетов.

Особенно проявил себя в те дни один из наших штурмовых авиаполков. О его работе Советское информбюро сообщало: "Советские летчики бесстрашно и самоотверженно дерутся с немецкими фашистами. Девятка штурмовиков майора Ложечникова заметила немецкий транспортный самолет. Вражеский летчик пытался уйти от советских самолетов, но майор Ложечников догнал фашиста и расстрелял его над аэродромом при посадке. Во время погони за врагом майор заметил около аэродрома тщательно замаскированные машины. Советские штурмовики тотчас же атаковали противника и уничтожили 18 фашистских самолетов. Звено старшего лейтенанта Кузнецова обстреляло стоянку 200 немецких автомашин. Сожжено и повреждено несколько десятков машин. Звено младшего лейтенанта Симонова атаковало две немецкие автоколонны и уничтожило более 30 машин с солдатами".

Имя командира полка майора Ложечникова Андрея

Александровича не сходило со страниц армейских газет. Командование ставило его в пример, призывало авиаторов учиться у него отваге и мастерству.

Да и как было не учиться у аса штурмовых ударов? Несколько позже в паре с летчиком Дмитриевым командир полка совершил разведывательный полет на аэродром Сеча, занятый противником. Над землей висели свинцовые тучи. Пришлось идти на бреющем. Это-то и помогло Ложечникову незаметно прорваться к вражескому аэродрому. На стоянках летчики насчитали несколько десятков бомбардировщиков и транспортных самолетов.

Сообщение об этом поступило к нам в штаб. Время терять нельзя. Отдается распоряжение: послать туда двенадцать Ил-2. Ведущий - майор Ложечников. Штурмовики, едва не касаясь верхушек деревьев, внезапно появились над стоянками вражеских самолетов и, сделали несколько заходов, бомбами и пушечным огнем вывели из строя до трех десятков машин.

В тот день майор Ложечников во главе группы три раза ходил на облюбованный им объект. А на завтра дятьковские партизаны сообщили: на аэродроме Сеча выведено из строя до 60 самолетов противника.

Я дал указание командиру дивизии представить майора Ложечникова к званию Героя Советского Союза. Высокая награда была вручена герою прямо на аэродроме, в присутствии всего личного состава полка.

Штурмовики полка Ложечникова отличались и при выполнении других боевых заданий. Так, в районе станции Знобь наши наземные войска перешли в контратаку. Но она вскоре захлебнулась. Противник сильным огнем прижал пехоту к земле. И тут, вызванные по радио, появились группы штурмовиков, возглавляемые капитаном М. Коротковым, старшим лейтенантом П. Сыченко и младшим лейтенантом К. Цамаевым. Они подавили огонь ряда артиллерийских и минометных батарей. Пехота рванулась вперед. В итоге противник был отброшен за Десну.

Командир стрелковой дивизии прислал тогда телеграмму. В ней говорилось: "Мы не знаем фамилий летчиков. Но они совершили большой подвиг".

Самым тревожным участком на фронте был левый фланг. Там фашисты сосредоточили большие силы и все время угрожали нам прорывом. На этом фланге дислоцировалась 11-я смешанная авиационная дивизия в составе пяти полков. Ею командовал, как я уже упоминал, дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Г. П. Кравченко. Начальником штаба был полковник Ф. С. Гудков, комиссаром И. И. Соколов, Дивизия

перешла к нам с Центрального фронта и в ходе беспрерывных боев была основательно потрепана. Один из ее полков имел на вооружении истребители Як-1, второй - истребители И-16, третий - штурмовики Ил-2, четвертый был бомбардировочный. Г. П. Кравченко, имевший за плечами богатый боевой опыт, умело распоряжался своими силами. Он рассредоточил части так, что немцы, сколько ни старались, не смогли их обнаружить. На долю этой дивизии выпала нелегкая задача. Экипажи ее ни днем, ни ночью не знали покоя. Приходилось отражать и налеты врага, и наносить удары по его танкам и пехоте. Самолеты отруливали за границу аэродромов и тщательно маскировали. Дивизию Кравченко мы ставили в пример другим.

Григорий Пантелеевич нередко сам водил в бои большие группы самолетов. Приходилось сдерживать смельчака.

- Не рискуйте без надобности, - все время внушали мы Кравченко. - У вас же хорошие обстрелянные кадры командного состава: Маслов, Обухов, Сапрыкин, Ефремов, Топаллер.

- Кадры-то есть, да самолетов кот наплакал, - отшучивался в таких случаях Кравченко.

На аэродроме Карачев базировался 20-й истребительный авиаполк, летавший на самолетах Як-1. По тому времени это была замечательная машина, превосходившая по ряду показателей вражеские истребители. Полком командовал майор С. Н. Найденов, получивший боевой опыт в сражениях с японцами на Халхин-Голе. Был он кряжист, спокоен, неутомим. Под стать ему был и военком полка батальонный комиссар Марков, с виду суровый, но милейший человек. Командир и военком крепко дружили, а это сказывалось и на людях. Взаимная выручка, товарищеская взаимопомощь стали здесь доброй, нерушимой традицией.

В ходе боев полк Найденова, как и другие части, терял и самолеты, и людей, по мы его старались держать в постоянной боевой форме. С запасными частями для машин было туго. Как выйти из положения? И вот инженер подал мысль: на станции часто останавливаются эшелоны с разбитой военной техникой, в том числе с самолетами. Все равно они пойдут на переплавку. Что, если в этом железном ломе покопаться? Мысль дельная, и мы горячо поддержали инженера. Бригада специалистов через день притащила со станции столько запасных частей, что нам потом надолго хватило латать подбитые машины. Хорошо помогали нам в этом командиры районов авиационного базирования П. П. Воронов, П. М. Ботнер, В. В. Смышляев.

Ремонтники буквально вершили чудеса. Столько выдумки и изобретательности проявляли они, что мы диву давались.

Притащат, бывало, самолет к авиационной ремонтной мастерской, на нем живого места нет. Все искорежено, снарядами разворочено. По всем правилам машину полагалось списать в утиль. А они нет. Клепают, сваривают, выпрямляют - глядишь, самолет ожил. Вид у него, конечно, неказистый, весь в заплатах, но летчики не гнушались и такими машинами. "Нам хоть на палке, лишь бы воевать", - шутили остряки.

Помню, приехали с Ромазановым в одну из таких мастерских. Смотрим, Ил-2 стоит. Хвост наполовину обрублен, одна плоскость почти начисто оторвана, в фюзеляже зияют большие рваные отверстия. Под остеклением фонаря видим: чья-то голова торчит. Подходим ближе. Летчик сбрасывает фонарь, быстро спрыгивает на землю, представляется.

- А вы зачем здесь? - спрашиваю пилота.

- Как зачем? - удивляется он. - Самолет пригнал на ремонт. Прямо из боя.

- Где же вы сели?

- А вон на той поляне, - указал он рукой на широкую прогалину между лесными массивами.

Мы посмотрели на машину и покачали головами. Летчик рассмеялся:

- Сам удивляюсь, как она держалась в воздухе.

- Но вам-то здесь зачем быть? - спрашивает его Ромазанов. - Оставьте самолет и поезжайте в часть.

- Извиняюсь, товарищ полковой комиссар, самолет не брошу, - нахмурился летчик.

- Это почему же?

- "Безлошадным" походил вдоволь. Хватит! А у машины и ремонт-то невелик.

- Хорош "невелик", - рассмеялся я. - Хвост новый поставить, да крыло заменить, да весь фюзеляж залатать.

- У ремонтников золотые руки, товарищ генерал, - стоял на своем летчик. Они это мигом.

Я сам видел эти золотые руки в деле. Нередко, случалось, подбитые штурмовики садились на вынужденную в поле, капотировали и от ударов носом в землю гнули винты. Новых винтов под рукой не оказывалось. В таких случаях ремонтники прибегали к весьма своеобразной "технологии". Погнутый винт вставляли между двумя рядом стоящими соснами и выпрямляли. Сейчас такой технологический прием может вызвать улыбку, но тогда это считалось в порядке вещей.

...Нас тронула приверженность летчика к боевой машине, и мы не стали настаивать на его возвращении в часть. Все равно без самолета ему делать там нечего.

- Только сообщите о себе, где находитесь, - подсказал я. - Иначе будут считать погибшим.

- Это мы сейчас, мигом. - И летчик бодро зашагал к штабному домику, откуда можно было позвонить по телефону.

- Да разве такой народ можно победить? - задумчиво спросил Ромазанов. И сам же ответил: - Никогда!

В этом я тоже был убежден не меньше Ромазанова. Да и весь остальной состав ни на минуту не сомневался, что, как ни тяжело нам сейчас, враг все равно будет остановлен, а затем разбит. Конечно, мы не думали тогда, что война протянется почти четыре года.

Самолеты тогда были дороже золота. Идут жаркие бон, мы несем потери, а восполнять их, по существу, нечем. Теми крохами техники, которые мы получали, заполнить брешь было невозможно. Я даже завел специальную тетрадь, в которой ежедневно отмечал, сколько же у нас остается боевых самолетов. По каждой дивизии, по каждому авиационному полку. Горько было сознавать, что цифры эти становились все меньше и меньше.

В тех условиях надежда была только на ремонтников. У них дни и ночи пропадали наши инженеры, политработники. Нередко они и сами становились у станков, брали в руки молоток, ключ, зубило, помогая мастерам в работе. Подлатали машину, вдохнули в нее жизнь, и снова она уходит в бой. Ни минуты простоя. Этой роскоши война не позволяла. Ремонтников отмечали наградами так же, как и летчиков. Они этого заслуживали. Нередко мастера-солдаты не уходили со своих рабочих мест сутками.

Однажды на наши настойчивые просьбы пришел наконец положительный ответ: вам направлена новая авиационная мастерская. Как же обрадовались главный инженер ВВС фронта военный инженер 1 ранга П. А. Лосюков и его заместитель И. Ф. Горохов: теперь дела с ремонтом машин пойдут живее.

Но не успела эта мастерская развернуться, как попала под воздушный налет. Посыпались бомбы и раскидали, разнесли драгоценное оборудование. Да еще шестерых квалифицированных специалистов потеряли: двух убило, четырех ранило.

Когда мне доложили об этом, я напустился на инженеров:

- Как же вы не сумели ее сберечь?

- Все сделали как надо, - сокрушенно развел руками Лосюков. - Мастерская развернулась в лесу, сверху машины закидали ветками. Как немцы о ней пронюхали -- ума не приложу.

Лосюков и Горохов были квалифицированными инженерами. Их энергии, предприимчивости мы во многом обязаны тем, что самолетный парк поддерживался на уровне, позволявшем выполнять боевые задачи. Когда приходилось отступать, Лосюков

и Горохов принимали энергичные меры, чтобы ни одной машины на аэродромах не осталось. Те, что не поддаются ремонту, уничтожали. С остальных неисправных машин снимали крылья, фюзеляжи их подцепляли к тракторам и грузовым автомашинам и отправляли в тыл.

В один из октябрьских дней после утомительного ночного перехода наш штаб остановился возле небольшой деревушки в лесу. Неподалеку на поляне приземлилось несколько связных самолетов.

- Слетайте-ка, - говорю Лосюкову, - и лично проверьте, не забыли ли что в спешке эвакуировать с ближайших аэродромов. А попутно посмотрите, по каким дорогам и в каком направлении движутся машины-заправщики.

Лосюков взял с собой инженера Крюкова. Сели они в трехместный По-2 и поднялись в мглистое небо. Потом я себя крепко ругал, что послал его на задание. В конце концов, можно было направить кого-то другого. Но разве все обстоятельства того тревожного времени можно было учесть?

...Где-то над Брянскими лесами на маленький беззащитный самолет набросился Ме-110. Фашисты тогда шныряли по всем направлениям, не давали нам покоя ни днем ни ночью. Наш летчик круто развернул самолет и ушел от погони в облака. Спустя какое-то время он снизился и приземлился на лесной поляне. Лосюков и Крюков помогли летчику упрятать машину под кроны деревьев.

Прошло минут двадцать. Немец в небе больше не появлялся. Тогда По-2 снова взлетел, и (надо же такому случиться) из облаков вынырнул тот самый Ме-110. Спикировав, он зашел в хвост нашему самолету и полоснул по нему длинной пулеметной очередью. Самолет вспыхнул. Лосюков почувствовал, как обожгло плечо (пуля прошла навылет), во рту стало солоно. Оказывается, другая пуля разорвала губу и выбила несколько зубов. Летчик направил машину вниз и приземлился на первой попавшейся площадке.

- Не помню, - рассказывал мне несколько лет спустя Лосюков, - то ли меня при ударе о землю выбросило из кабины, то ли, собрав силы, сам вывалился. Только чувствую - горю. Начал кататься по траве, чтобы сбить пламя. Вижу, бежит, пылая, как костер, Крюков и дико кричит. Его, видимо, облило бензином. Признаюсь: страшно было смотреть на этот живой факел. Вот он словно обо что-то споткнулся, упал и замер. Сгорел заживо. Сгорел, не успев выпрыгнуть из кабины, и летчик.

Сознание меня покинуло. Очнулся в вагоне. Оказывается, кто-то меня, обгоревшего, подобрал, доставил на ближайшую

станцию и сунул в проходящий санитарный поезд.

Мне удалось разыскать главного инженера в Тамбове, в госпитале. Выделил для него самолет, переправил в Куйбышев, подальше от фронта, и там, много месяцев спустя, Лосюков встал на ноги.

После войны Лосюков долгое время работал в аппарате главнокомандующего ВВС. Сейчас он в отставке.

Много раз видел я, как гибнут люди, сам ходил на грани смерти, но такой жуткой картины, что нарисовал при встрече Лосюков, даже и представить не мог.

* * *

Заместителем командира 20-го истребительного авиаполка по летной подготовке был участник боев в небе Китая капитан Конев Георгий Николаевич. Моложавый, высокого роста, он представлял собой сгусток энергии и отличался молодецкой удалью. В каких только переделках не приходилось ему бывать, но всегда он выходил из них победителем. Конев уже тогда успел заслужить три ордена Красного Знамени - награды, которые делают честь самому храброму бойцу.

Как-то с Ромазановым мы направились в этот полк, чтобы провести там летно-тактическую конференцию. Хотелось поближе познакомиться с летным составом, изучить боевой опыт, с тем чтобы потом сделать его достоянием других частей.

Летно-тактические конференции, на которых детально анализировались приемы и способы боевых действий, давали для этого богатейший материал.

Подъезжаем к аэродрому, слышим в небе басовитый нарастающий гул.

- Никак фашисты идут, - говорит Ромазанов. И верно. Вскоре без труда можно было опознать большую группу "юнкерсов", над которыми кружили "мессершмитты". В это время со стороны аэродрома раздался грохот, заглушивший звук вражеских самолетов. Круто набирая высоту, в воздух поднялась пара "яков". "Что же так мало, что одна пара может сделать?" - подумал я о просчете командира полка.

Вражеские самолеты между тем приближались. Мы вышли из машины, чтобы посмотреть, как будет развиваться воздушный бой. Экипажи бомбардировщиков, по-видимому, заметили наших истребителей и начали смыкать строй, чтобы отразить атаку. Когда расстояние между противниками сократилось настолько, что можно было открывать огонь, ведущий пары, сделав "горку", выпустил по одному из "юнкерсов" серию трассирующих снарядов. Тот сразу же вспыхнул и, оставляя за собой дымный след, круто пошел к земле. А истребитель тем временем,

выполнив боевой разворот, бросился на другой бомбардировщик. Ведомый неотступно следовал за ведущим, охраняя его сзади от приближающихся истребителей врага. Новая атака оказалась настолько молниеносной, что мы даже не заметили огненных следов снарядов. Видим только: второй "юнкерс" тоже загорелся и с завыванием пошел к земле. Строй бомбардировщиков распался, бомбы, предназначенные для удара по аэродрому, начали падать и гулко ухать в стороне.

Налет закончился безрезультатно. Вражеские истребители так и не рискнули ввязаться с нашими в бой и повернули вслед за бомбардировщиками.

- Ну и орлы! - не скрывая восторга, воскликнул Ромазанов. - Кто бы это мог быть?

В догадках теряться не пришлось. Когда мы прибыли на командный пункт, нас встретил сияющий комиссар полка Маркин и упредил вопросом:

- Видели?

- Видели, - говорим. - Кто ведущий пары?

- Капитан Конев, ведомый лейтенант Мотуз, - доложил Маркин.

Прошло минут десять - пятнадцать. Истребители приземлились. Зарулив самолеты на стоянку, располагавшуюся на опушке леса, Конев и Мотуз направились на КП. Конев шагал широко, размашисто, снятый шлем держал в руке. За ним семенил Иван Мотуз. Был он маленького роста и не поспевал за командиром. На память невольно пришло сравнение: "Пат и Паташон" - и я чуть не рассмеялся.

Прибыв на КП, Конев лаконично доложил:

- Налет отражен. Сбиты два "юнкерса".

- Видели, - говорю ему. - Сработано мастерски. Не помню точно, то ли Конев родился в Одессе, то ли жил там долго, но любил он сочные словечки, которыми раньше были не прочь щегольнуть коренные жители этого города. Вот и тут Конев снял с себя куртку и попросил Мотуза:

- Ну-ка, Жора, подержи макинтош. Что-то жарко стало.

Потом, вспомнив, что перед ним начальство, смутился:

- Извините, товарищ генерал.

Я сделал вид, что не заметил его одесской выходки.

* * *

Закончив боевые дела, мы с Ромазановым направились в штаб фронта на военный совет, который собирался по вечерам чуть ли ни каждый день. Штаб располагался в здании санатория обкома ВКП(б), в 12 километрах от Брянска в лесу. В пути нас частенько обстреливали с воздуха. Используя свое преимущество в авиации,

немцы бомбили не только города, железнодорожные узлы, аэродромы, не охотились даже за отдельными машинами.

Возвращаемся как-то с Военного совета. Время за полночь. Слышим, над нами прошел вражеский бомбардировщик. Потом неподалеку тяжело ухнуло раз, другой, над землей взметнулось зарево.

- Да это же Мыленка горит! - крикнул Ромазанов. Мыленка - небольшая железнодорожная станция, расположенная почти рядом с Карачевым. Я тронул шофера за плечо.

- Давай туда.

Подъезжаем и видим такую картину. Горят вагоны, по путям бегают обезумевшие женщины и дети, не зная, что предпринять. Оказалось, прибыл эшелон с эвакуированными, фашисты и накрыли его на станции. А локомотив, как на грех, куда то ушел. Что могли поделать охваченные паникой женщины?

Мы бросились к эшелону, помогли людям выбраться из горящих теплушек, отцепили их и, мобилизовав всех, кто находился на станции, стали растаскивать вагоны.

К утру подали локомотив, подцепили уцелевшие от огня вагоны, и эшелон отправился на восток. В знак благодарности женщины и ребятишки долго нам махали платками, ручонками. Сомкнуть глаз нам уже не удалось. Утром началась боевая работа.

В ночное время фашистская авиация разбойничала почти безнаказанно: зенитных орудий в войсках не хватало, а летчиков-истребителей, подготовленных к действиям ночью, были единицы. Особенно широко фашисты использовали зажигательные бомбы, вызывая многочисленные пожары. Редкий день обходился, чтобы Брянск, его железнодорожный узел не были окутаны дымом пожарищ. Горели дома, склады, пламя полыхало над лесами, посевами.

Военный совет, как правило, заканчивался во второй половине ночи. Заслушав сообщения начальников оперативного управления, разведуправления, командующих родами войск, в том числе и мое об итогах боевой работы, А. II. Еременко предоставлял слово начальнику штаба, знакомил с обстановкой, давал свои указания. В тех условиях, когда решение требовалось принимать быстро, оперативно - заслушивать ежедневно многочисленные доклады нам казалось неразумным. На это уходило много времени. Ночные бдения отрывали руководящий состав от конкретных дел и в известной мере отражались на ходе боевых действий. Каждый из нас на этих заседаниях сидел, как на угольях, потому что на местах ждали неотложные дела.

Сужу об этом по себе. Наш штаб находился от штаба фронта примерно в сорока километрах. Мы с Ромазановым вынуждены

были мотаться туда и обратно по проселочным, раскисшим от осенних дождей дорогам. Сколько времени затрачивалось! Не говоря уже о том, в какой мере ночные поездки выматывали наши силы. Главное - решения при такой системе запаздывали и в ряде случаев становились ненужными. Приходилось с ходу принимать новые.

Чтобы поддерживать бодрое состояние работников штаба, наш флагманский врач полковник медицинской службы Долбнин стал выдавать каждому по коробочке с шариками "Коло". Коробочка рассчитывалась на несколько дней. Был случай, когда один из офицеров штаба опорожнил ее за час, а потом трое суток страдал бессонницей.

* * *

Октябрь 1941 года не принес нам облегчения. Немцы, захватив значительную часть Украины, в том числе ее столицу Киев, и обеспечив тем самым свой южный фланг, получили возможность сосредоточить усилия для захвата Москвы. Ударами мощных группировок в восточном и северо-восточном направлениях они намеревались расчленить фронт обороны наших войск, окружить и уничтожить войска Западного и Брянского фронтов в районе Вязьмы и Брянска. В группу армий "Центр" пришло пополнение. Увеличилось количество авиации. Теперь враг обладал более чем двукратным превосходством в воздухе (ВВС Брянского фронта насчитывали 170 самолетов, из которых 58 были неисправны). Правда, Ставка перебросила на аэродромы в районе Тула - Мценск 6-ю резервную авиагруппу в составе пяти полков под командованием генерала А. А. Демидова. В какой-то мере это облегчило наше положение.

Полкам этой группы довелось вынести на себе всю тяжесть борьбы на подступах к Мценску, чтобы задержать здесь противника. Они штурмовали танковые колонны врага, прикрывали свои войска от ударов с воздуха, вели в интересах наземных частей воздушную разведку.

Положение войск Брянского фронта оставалось тяжелым. Враг продолжал остервенело наседать. Наземные части отходили на восток. Это вынуждало и нас часто перебазировать авиацию на другие аэродромы, что снижало интенсивность ее действий. К тому же несколько суток подряд стояла ненастная погода. На боевые задания летали только самые опытные экипажи.

Ставка Верховного Главнокомандования учла, что ВВС Брянского фронта своими силами не в состоянии решить в полной мере возросшие задачи. В этой связи шести дивизиям дальней бомбардировочной авиации было приказано работать в интересах нашего фронта. Свои усилия они сосредоточили

главным образом на том, чтобы срывать переброску войск противника по железным дорогам.

Авиацией на нашем фронте за одиннадцать суток боев было совершено 1700 боевых вылетов, из них более половины - по колоннам 2-й танковой армии врага.

Общее наступление гитлеровцев на Москву началось 30 сентября. На нашем фронте враг нанес удар на стыке 13-й армии и подвижной группы генерала А. Н. Ермакова. Через два дня не менее мощный напор испытали на себе войска других фронтов западного направления. 1 октября немцы заняли г. Севск. Танковые и моторизованные соединения противника угрожали охватить весь левый фланг Брянского фронта. 24-й моторизованный корпус немцев устремился на Орел, 47-й на Карачев, 29-я моторизованная дивизия развернула наступление на фланге 13-й армии. Этим самым создалась реальная опасность полного окружения войск фронта. 3 октября пал Орел. К утру 6 октября войска Брянского фронта были обойдены с тыла. Противник захватил все важнейшие коммуникации. Положение создалось тревожное.

На заседании военного совета, обсуждавшем меры, которые надлежало срочно принять в этой опасной ситуации, я доложил, что от основной группировки Гудериана выделилась крупная мотомеханизированная колонна, которая держит путь на Карачев.

- Откуда вам известно? - как мне показалось, недоверчиво спросил Еременко.

- Доложили воздушные разведчики, - говорю ему. - Вражеская колонна продвигается быстро. Завтра она может быть у Карачева, Тогда мы окажемся отрезанными от всех коммуникаций. Авиация сдержать врага не может. Надо отводить войска.

- Полынин дело говорит, - поддержал меня начальник оперативного управления штаба фронта полковник Л. М. Сандалов.

Когда заседание военного совета закончилось, Еременко оставил начальника штаба Г. Ф. Захарова, своего заместителя по тылу генерала М. А. Рейтера и меня. Потом спросил Захарова:

- Где бригада, которая должна подойти к Брянску?

- В эшелонах. Движется к нам.

- Остановите ее в Карачеве.

У командующего было, конечно, благое намерение: поставить "заслон на пути движения противника. Но момент был упущен, в эшелонах с предполагаемыми войсками, которые с таким нетерпением ждали, оказались тыловые подразделения, а сами войска уже проследовали на Брянск.

5 октября в середине дня начальник штаба авиационной

дивизии полковник А. И. Харебов докладывает мне по телефону:

- Немцы в трех километрах от Карачева. На аэродроме Карачев находилось в то время немало подразделений. Там же стоял и истребительный полк Крайнева. Сухопутных войск впереди нас не было. Выход оставался один: поднять самолеты в воздух, проштурмовать наступающую немецкую колонну, потом держать курс на северо-восток в район Белев, Мценск под Тулу.

Звоню о нависшей угрозе в штаб фронта. Там поняли всю глубину опасности, но предпринять что-либо уже не могли. Да и реальных сил для этого не имелось. Группа немецких танков ворвалась в расположение штаба фронта и разгромила его. Подразделения, что находились вблизи Карачева, и работники штаба устремились по проселкам в сторону Белева, а командующий фронтом уехал на автомашине в южном направлении в одну из армий.

6 октября мы с группой работников штаба ВВС фронта перебрались на запасной командный пункт, находившийся севернее Карачева. В город уже вошли танки противника. Связь со штабом фронта оборвалась, но линия с Москвой действовала. Рано утром в тот день приглашают меня к аппарату. Бежит лента, выстукиваются на ней слова: "У аппарата Шапошников (Шапошников был в то время начальником Генерального штаба). Доложите об обстановке, сообщите, где сейчас штаб фронта. Мы с ним связи не имеем".

"Штаб немцами смят, - отвечаю. - Личный состав управления направился в район Белева".

"А где командующий фронтом?" - спрашивает Шапошников.

"Отбыл в южном направлении. Куда точно - не знаю".

"Спасибо, голубчик, - доносит лента. - Узнаете - тотчас же сообщите".

Шапошников был очень деликатным человеком, и это качество не изменяло ему даже в самую трудную минуту.

Чуть позже к нам прибыли заместитель командующего фронтом по тылу генерал-лейтенант М. А. Рейтер и член Военного совета фронта В. Е. Макаров. Командующий приказал им задержать противника. Но что они могли сделать? Войск-то фактически здесь не было.

Накануне все, что можно, мы вывезли с аэродрома. Нельзя было допустить, чтобы боевая техника попала в руки врага. Даже самолеты, подлежащие ремонту, подцепили к тягачам, предварительно сняв с них крылья. Как на грех, тогда зарядили обложные дожди. Дорога на Волхов и Белев раскисла, машины буксовали, увязая по самые ступицы в непролазной грязи. В колонне шел трактор. На подъемах и болотистых местах он брал

по очереди на буксир безнадежно застрявшие машины и вытаскивал их на твердый грунт. Так продолжалось до самого Белова.

Противнику удалось занять Жиздру, Карачев, Орел, Кромы, Дмитров-Орловский, Севск, Локоть, Навлю, Брянск. Но и в условиях оперативного окружения советские войска не утратили боевого духа, продолжали ожесточенно сражаться с врагом. Три недели продолжалась битва в тылу врага. Брянский фронт сковал силы 2-й полевой и 2-й танковой армий противника. Расчет немецкого командования совершить глубокий обход войск Западного фронта был сорван. К 23 октября части 50, 3 и 13-й армий, входившие в состав Брянского фронта, вышли ш окружения и заняли оборону на рубеже Болев - Мценск - Попырн - Льгов.

Но длина линии обороны оказалась непомерно большой. Поредевшие войска не могли сдержать напора 2-й немецкой армии. Образовался прорыв шириной 100 километров. Над нашими войсками снова нависла угроза охвата с севера. Тогда по приказу Ставки части отошли, теперь уже на рубеж Дубна, Плавок, Верховье, Лавты, Касторкое, сосредоточив основные усилия в районах Тулы и на елецком направлении.

А что же сталось с командующим фронтом, о котором нас 6 октября спрашивал Шапошников? Окапывается, он тогда направился в расположение 3-й армии, чтобы оттуда руководить боевой деятельностью войск. Там его ранило в плечо и ногу осколками авиабомбы. Вывозил командующего фронтом из окружения ночью на самолете По-2 летчик Павел Кашуба. Но в пути отказал мотор, и летчик был вынужден приземлиться на окраине одной деревушки Тульской области. Оттуда Еременко доставили санитарной машиной в Центральный военный госпиталь.

Кашуба потом еще долго воевал, стал Героем Советского Союза.

И ноября Брянский фронт расформировали, а его войска передали Западному и Юго-Западному фронтам. Но 18 декабря, в связи с контрнаступлением Красной Армии под Москвой, Брянский фронт снова восстановили. Командовать им назначили генерал-полковника Я. Т. Черевиченко, а начальником штаба генерала В. Я. Колпакчи. На боевой работе авиации эта реорганизация не отразилась. Она занимала указанные ей аэродромы и ни на один день не прекращала своей деятельности.

Перед вновь восстановленным Брянским фронтом поставили задачу: наступать на орловском направлении, обойти Волхов с северо-запада, разгромить противника южнее Белева и прикрыть с

юга ударную группировку Западного фронта. Кроме 61, 3 и 13-й армий его усилили за счет резерва Верховного Главнокомандования.

Получила пополнение и авиация фронта. Помимо трех авиационных дивизий (в том числе двух истребительных), которые мы имели, нам придали 2-ю резервную авиационную группу под командованием полковника Ю. А. Номцевича.

В те дни отличились авиаторы частей и соединений. ВВС Брянского фронта, которыми командовали Кравченко, Номцевич, Ухов, Демидов, Клевцов, Мельников, Найденов, Кульбак и другие. Многие летчики и штурманы сложили в боях свои головы. Погиб, в частности, один из лучших бомбардировочных экипажей, возглавляемый летчиком осетином Шалико Козиевым. Ему поручили уничтожить склад боеприпасов. И он прорвался сквозь огонь зенитных батарей, взорвал склад. Об этом доложили другие экипажи. А вот что случилось с самим Козиевым и его друзьями - долгое время оставалось неизвестным.

Судьба героев прояснилась позже, когда наши войска освободили район, где находился вражеский склад. О том, что здесь произошло, рассказали местные жители-очевидцы того, как вели себя воздушные бойцы, оказавшись на земле.

...Самолет Козиева зенитчикам противника, очевидно, удалось подбить, потому что дальше он лететь уже по мог. Выбрав ровную площадку, летчик посадил машину. К ней устремились фашисты, с собаками на поводках. Козиев отстреливался, пока в обойме пистолета оставались патроны. Последнюю пулю, чтобы не попасть в лапы врага, он пустил себе в висок.

Штурмана Евгения Овчинникова в ходе перестрелки фашисты тяжело ранили. Он потерял сознание и был захвачен в плен. Несколько суток его держали в холодном подвале, допрашивали, потом вывели во двор и на глазах жителей убили выстрелом в затылок. Штурман до конца оставался верен воинскому долгу, не выдал врагу сведений, которых от него добивались.

С фронта на родину Козиева и Овчинникова пошли печальные известия. Вот что потом написала нам мать Шалико Козиева: "Велико горе матери, потерявшей сына. Оплакивая своего Шалико, я вместе с тем горжусь, что умер он как воин, как герой, как верный сын своего народа".

В ходе обороны и контрнаступления под Москвой получила проверку боем организационная структура ВВС. Командование убедилось, что ВВС общевойсковых армий, смешанные авиадивизии изжили себя, затрудняют руководство, маневр и массированное применение авиации на важных направлениях. Поэтому решением Ставки была произведена соответствующая

реорганизация. В мае 1942 года из ВВС фронтов начали создаваться воздушные армии. Сосредоточение авиации в одних руках значительно повысило ее боеспособность. Из состава ВВС выделились соединения дальних бомбардировщиков, оформилась авиация дальнего действия, подчиненная непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования. Кроме того, начали создаваться крупные авиационные резервы.

Проверку в огне боев прошла и новая организационная структура тыловых органов Военно-Воздушных Сил, введенная еще до начала Великой Отечественной войны.

* * *

В бытность мою в Китае я убедился, что незаменимой формой боевого обучения летчиков является предметный показ. На листе фанеры, картона, а то и просто на стене землянки (классную доску во фронтовых условиях, когда приходилось часто перекочевывать с места на место, возить с собой не имело смысла) летчик углем или мелом изображал схему тактических приемов боя, брал в руки модели самолетов и пояснял, как он дрался с врагом. Просто, понятно, ясно. Все слушали рассказ товарища с неподдельным интересом. Ведь речь шла не только о том, как вернее уничтожить противника, по и как самому остаться живым. Предметное обучение на войне было лучшей академией, а сам бой являлся уже экзаменом.

Поэтому, несмотря на трудные фронтовые условия, мы, пользуясь плохой погодой и невозможностью выполнять боевые задания, проводили в частях тактические занятия, летучки, летно-тактические конференции. На них обсуждались приемы борьбы с воздушным и наземным противником, обобщался накопленный боевой опыт. К тому времени уже довольно явственно обозначилась тактика вражеской авиации, ее сильные и слабые стороны, виднее стали паши плюсы и минусы.

В начальный период войны, когда противник имел преимущество в воздухе, он был волен выбирать и соответствующие приемы борьбы. Нельзя не учитывать и того, что еще до нападения на Советский Союз фашистские летчики приобрели известный боевой опыт в сражениях над Польшей, Францией, скандинавскими странами и т.д. Этот опыт они не преминули использовать против пас. К чему он сводился?

Прежде всего враг стремился не распылять свою авиацию, а использовал ее массированно, на направлениях главных ударов наземных войск. В тесном взаимодействии с пехотой и танками это приносило определенные успехи.

Особое внимание противник уделял воздушной разведке, Проклятые "рамы" (двухкилевые самолеты) и другие одиночные

машины с рассвета дотемна бороздили наше небо, выискивая объекты для удара, следя за продвижением наших войск. Разведывательные задачи ставились и перед другими экипажами, вылетающими на боевые задания. Возвращаясь обратно, группы бомбардировщиков, скажем, рассредоточивались. Самолеты шли на свой аэродром по разным маршрутам, успевая просмотреть по пути большой район.

Были случаи, когда вражеские самолеты пристраивались в хвост нашим и сопровождали их вплоть до посадки. Сведения о местонахождении аэродрома тотчас же передавались по радио. Этим и объяснялись многие неожиданные налеты вражеских бомбардировщиков ни наши базы.

Нетрудно было разгадать и тактику действий вражеских истребителей в бою. В схватку с нашими истребителями они обычно вступали в том случае, когда имели превосходство в силах или им представлялась возможность напасть неожиданно. Фактор внезапности у гитлеровцев стоял на первом плане. Если внезапности достигнуть не удавалось, фашистские истребители предпочитали уклоняться от боя.

Не могу сказать, чтобы вражеские летчики отличались большой смелостью. Это было видно хотя бы из того, что огонь они, как правило, открывали с больших дистанций, порядка 500-700 метров, и потому он оказывался малоэффективным. И только, видимо, самые храбрые в редких случаях осмеливались подходить к нашим самолетам на 100-50 метров. Наши же истребители стремились, как правило, бить врага в упор, а потому и достигали наибольших результатов. Моральный фактор в этом случае играл решающую роль.

Излюбленным приемом гитлеровцев было - подкарауливать отбившиеся от группы одиночные самолеты, атаковать их сверху. Отмечалось немало случаев, когда в групповом бою 2-3 вражеских истребителя барражируют на большой высоте и, как только кто-то из наших откололся, коршунами бросались на пего...

В первую очередь вражеские истребители стремились нанести удар по ведущему, нарушить управление группой, расчленить боевой строй. Так было легче сражаться с нашими летчиками. Чаще всего воздушный бой враг пол четверками. В этом случае одна пара набирает высоту и оказывается над другой с превышением 500-1000 метров. Нижняя пара старается навязать бой первой и норовит непременно выйти в хвост нашим истребителям. На отколовшиеся самолеты бросается верхняя пара.

В тех случаях, когда группа противника состояла из 6-8 самолетов, они делились на три части. Первая пара навязывает

бой, оттягивает наши самолеты под удар второй пары. Те, в свою очередь, внезапной атакой с разных направлений стараются опять-таки расчленить боевой строй советских самолетов. Третья группа барражирует вверху и вступает в действие только в крайних случаях. Объектом их атаки становились, как правило, подбитые или отколовшиеся от строя самолеты.

При атаке бомбардировщиков, прикрываемых истребителями, противник действовал двумя группами. Одна, более сильная, связывала боем наших истребителей, другая набрасывалась на бомбардировщиков. Если у противной стороны оказывалось превосходство в машинах, немцы становились в круг и, прикрывая огнем друг друга, постепенно смещали бой на занятую ими территорию.

Использовали они и такую хитрость. Когда одна группа истребителей, прикрывающая объект, вела бой с нашими самолетами, вторая держалась где-то в стороне и ждала, пока паши, израсходовав боеприпасы, развернутся на обратный курс. Тут они появлялись и начинали атаки, преследуя нас до самого аэродрома.

При нападении на наши объекты их истребители сопровождения старались сковать боем советских летчиков, распылить их силы, оттянуть в сторону и дать возможность своим бомбардировщикам нанести удар по цели.

В хитрости и коварстве противнику отказать было нельзя. Выходя из боя, немецкие истребители чаще всего скрывались в облаках или свечой устремлялись в сторону солнца. В нужных случаях они имитировали падение "с пожаром", используя для этого специальные дымовые шашки.

Чтобы измотать наш летный состав, держать его все время в напряжении, вражеские летчики в разное время суток делали одиночные налеты на наши аэродромы. По все эти трюки им удавались в начале войны, когда они располагали подавляющим превосходством.

Недооценка противника всегда пагубно отражалась на ходе боевых действий. Поэтому мы тщательно следили за его тактикой. Ведь когда врага хорошо знаешь, с ним легче бороться. В ходе боев мы набирались опыта, вырабатывали свою, более совершенную тактику, что позволило сначала свести на нет первоначальное преимущество врага, завоевать господство в воздухе, а затем сокрушить гитлеровскую машину окончательно. Достаточно назвать знаменитую покрышкинскую "этажерку", когда истребители располагались в несколько ярусов, полбинскую "карусель", обеспечивавшую неприступность бомбардировщиков от огня истребителей противника, и многое,

многое другое.

Разумеется, тактика боевых действий как у врага, так и у нас постоянно менялась. Должен сказать, что у немцев она была шаблонной, что позволяло нашим летчикам и командирам умело использовать эту слабость противника и навязывать ему свои, более совершенные приемы борьбы.

Боевая зрелость не пришла к летчикам сама собой. Она завоевывалась огромным напряжением, стоила немалой крови.

Но сводить все только к моральному превосходству, выучке летного состава было бы неправильно. Огромную роль в завоевании победы над врагом сыграл технический прогресс в нашей стране. Советские конструкторы, инженеры, рабочие вооружили нашу армию, авиацию и флот такой техникой, которая превзошла вражескую по своим боевым показателям. Все эти обстоятельства, вместе взятые, помноженные на любовь советских воинов к своей Родине, Коммунистической партии, и обеспечили в конечном итоге пашу победу.

* * *

Густые облака висели над самой землей, шел снег. О полетах в такую погоду нечего было и думать. Вечерело. Мы с Ромазановым проходили мимо землянок, в которых жили летчики. Из одной доносились вздохи баяна.

- Зайдем? - предложил комиссар.

- Зайдем.

Толкнули скрипучую дверь, осмотрелись. На столе стояла гильза из-под снаряда, над ней колебалось неяркое пламя. Вокруг сидели летчики. На топчане, у подслеповатого окошка, пристроился музыкант. Склонив голову, он, видимо, так увлекся игрой, что не сразу заметил вошедших и встал последним.

- Конев?! - невольно сорвалось у меня восклицание, когда я рассмотрел его лицо. - Так вы, оказывается, еще и баянист?

- Балуюсь помаленьку, - смутился капитан, снимая с плеч ремни баяна.

- Скучно бывает по вечерам, - послышался чей-то голос из полумрака. - Вот капитан Конев и развлекает нас.

- Это для разрядки, - шутливо заметил Конев. - После полетов у ребят нервы немного взвинчены. А музыка, она, как лекарство, напряжение снимает. По себе сужу.

В тот вечер мы допоздна задержались у летчиков. Разрядка ведь всем нужна: и рядовым, и командирам. Тем более что на завтра синоптики не обещали улучшения погоды.

По дороге к отведенной для нашего ночлега землянке Ромазанов сказал:

- У меня возникла идея: неплохо бы практиковать такие

"разрядки" и в других частях. Ведь это же здорово.

Так, с легкой руки капитана Георгия Конева в армии вошло в правило после ужина устраивать маленькие самодеятельные концерты. Они поднимали дух людей, помогали снимать психологическую напряженность.

Георгий Николаевич Конев был храбрым воздушным бойцом, авторитетным командиром. В бой с ним летчики шли с большой охотой. Не в его характере было уступать даже численно превосходящему противнику. Он никогда не оставлял в беде товарищей.

Георгий обладал веселым характером, не унывал даже при неудачах. Своих напарников в воздухе он почему-то по-одесски называл Жорой и вместо команды: "Идем в атаку!" говорил, казалось, беспечно: "А ну, Жора, покажи свой характер", - и первым устремлялся на врага.

- Твоя задача, - наставлял он ведомого, - не допустить фашиста в хвост моей машины. А в остальном положись на меня. - И непременно спрашивал: Понятно?

Лейтенант Иван Мотуз, которого товарищи называли "Фомич" (его отчество), пришелся Коневу по душе. Фомич цепко держался в хвосте самолета ведущего и, какие бы тот неожиданные маневры ни совершал, не отставал от него "ни на шаг", готовый в любой момент прикрыть командира огнем. Фомич не раз принимал удары на себя, чтобы вызволить командира из беды, но счастливая звезда хранила его. За эту преданность и бесстрашие и любил Георгий ведомого.

Но случилось так, что на время ведущий и ведомый расстались. Иван Мотуз, поднятый по тревоге с другим летчиком, оказался один на один с четверкой "мессер-шмиттов". В том бою его тяжело ранило. Четыре месяца пролежал Мотуз, прикованный к госпитальной койке, а когда вернулся в полк, Конева уже не было в живых. В неравной схватке с врагом самолет Конева подожгли, и он горящим факелом упал на территории, запятой противником, Звание Героя Советского Союза ему присвоено посмертно. Друг его и напарник Иван Мотуз отомстил за смерть своего командира, уничтожив в боях еще немало вражеских самолетов. Он тоже стал Героем. Полковник И. Мотуз и поныне служит в кадрах Военно-Воздушных Сил.

С Георгием Коневым связана боевая судьба еще одного храброго воздушного бойца - Александра Берко. Равных ему в маневре и меткости стрельбы из пушек и пулеметов отыскать было трудно. Берко снимал врага с неба, как правило, первой очередью.

Интересна жизненная судьба этого человека. В начале войны

Берко был техником. Работал, как и все, усердно, старательно, но душой рвался в небо и добился, чтобы его послали в летное училище. Вернулся оттуда не куда-нибудь, а в свой полк, в первых же боях отличился, и его назначили ведущим.

Особенно любил Берко штурмовать танковые и моторизованные колонны.

- Прополосуешь их снарядами, увидишь, как вспыхнула одна-другая машина, как фашисты со страха бросаются в канавы, - на сердце сразу становится легче, - делился Берко впечатлениями с товарищами. Своей отвагой Берко быстро завоевал признание. Его назначили командиром эскадрильи.

Однажды в бою самолет Берко подбили. Летчик приземлился на парашюте. Неподалеку посадил свой покалеченный истребитель Георгий Конев. Там-то два удальца и встретились.

Командир полка считал, что оба они погибли. Ведь двое суток о летчиках не поступало никаких известий. И вдруг они объявились.

- Видим, - рассказывал потом командир части, - по зимней дороге мчится запряженный в сани коняга, под дугой бубенцы звонят. Старик возница залихватски размахивает кнутом. Берко сидит на передке и растягивает мехи гармони, а Конов обнял его за плечи и что есть силы поет. Умора. Сани тотчас же обступили, летчиков начали качать.

- Где вы пропадали? - спрашивают.

- У танкистов гостили.

- А бубенцы к чему?

- Наша вина: уговорили старика. Чтобы летчики, да втихаря возвращались домой - не годится.

Слушал я командира, а самого смех разбирал. Надо же додуматься - с бубенцами.

- А как они попали к танкистам? - спрашиваю командира полка.

- Очень просто, - отвечает он. - Недалеко от того места, где они приземлились, стояла танковая часть. Танкисты привели их к себе, накормили, обогрели и двое суток не отпускали. Потом кто-то сходил в деревню, уговорил старика отвезти летчиков в свою часть. И гармонь тогда же подарили.

Жизнь Александра Берко оборвалась трагически. Когда в бою самолет его вспыхнул, летчик выбросился с парашютом. Фашисты намеревались захватить его живым. Берко отбивался до последнего патрона, а когда они кончились, его схватили и повесили.

Сколько же таких легендарно смелых, отважных бойцов, как Конев, Берко, сложили свои головы в боях за Родину! Об одних я

узнавал из донесений и рассказов очевидцев, других видел в бою сам. Ну, разве изгладится из памяти случай, которому я был свидетелем?..

Приехали мы с Сергеем Николаевичем на один из аэродромов. Только вышли из машины - нам говорят:

- Смотрите, сейчас начнется бой...

Небо было ясное, и мы без труда на его голубом фоне отыскали самолет, за которым тянулся бело-пенистый след инверсии. Это был фашистский бомбардировщик. Видим, его нагоняет истребитель. Расстояние между самолетами с каждой минутой сокращалось.

- Что же он огонь не открывает? - забеспокоился было Ромазанов. Расстояние-то...

Не успел военком закончить свою мысль, как самолеты почти сомкнулись, сверкнул огонь, и истребитель, блестя на солнце крыльями, заштопорил к земле. Следом начал снижаться и бомбардировщик. Он сел на заснеженное поле. К нему тотчас же устремилась группа наших вооруженных бойцов. Вдруг раздался сухой, словно удар бича, выстрел, и все стихло.

Экипаж вражеского бомбардировщика солдаты доставили на командный пункт.

- Кто стрелял? - спрашиваем солдат.

- Немецкий штурман. С собой покончил.

К месту падения истребителя мы тоже отправили команду. Вернулись солдаты поздно вечером и привезли останки летчика. Тело было настолько изуродовано, что установить личность удалось только по хвостовому номеру самолета. Им оказался комсомолец младший лейтенант В. А. Барковский.

- Самолет ушел глубоко в землю. Мы долго его выкапывали, - докладывал старший команды. - Осмотрели оружие. Боеприпасов не оказалось.

Стала ясна причина столь трагической развязки. Израсходовав боекомплект, Барковский не захотел упустить врага и таранил. Звание Героя Советского Союза младшему лейтенанту В. А. Барковскому присвоено посмертно.

* * *

В начале октября в районе Трубчевска вражеские танки прорвали оборону наших войск и начали стремительно развивать успех. Все усилия авиации фронта пришлось сосредоточить на том, чтобы задержать их продвижение. На борьбу с танками были брошены не только штурмовики и бомбардировщики, но и истребители. Бои носили ожесточенный характер. Свои танковые колонны немцы прикрывали плотным зенитным огнем. В одной из газет тогда сообщалось: "Танковые подразделения части тов.

Чернова во взаимодействии с бомбардировщиками авиационной части тов. Кравченко нанесли удар по немецкой танковой колонне, вклинившейся в расположение наших войск на одном из участков Западного направления фронта. В результате боя уничтожено 34 немецких танка, 22 танка разбиты прямым попаданием бомб с наших самолетов и 12 уничтожены нашими танкистами".

На трубчевском направлении вражеские зенитчики подбили самолет СБ. Машина загорелась. Выброситься с парашютами означало неминуемо попасть в лапы врага. И экипаж предпочел смерть. Командир экипажа старший сержант Сковородин подал команду "Идем на таран" и направил горящую машину в гущу вражеской техники. Другие экипажи, участвовавшие в этом бою, видели, как на земле взметнулся огромный оранжево-красный всполох взрыва, огонь быстро охватил десятки машин, и сизая пелена дыма застлала дорогу, по которой двигалась вражеская колонна.

В комсомольский экипаж Сковородина входили штурман младший лейтенант Ветлужский и стрелок младший сержант Черкашин.

Такой же подвиг совершил западнее г. Ливны экипаж пикирующего бомбардировщика в составе: командир коммунист В. Н. Челпанов, штурман комсомолец П. И. Ковальков, стрелок-радист секретарь бюро ВЛКСМ бомбардировочного полка Н. Г. Кувшинов.

"Безумству храбрых поем мы песню". Эти слова принадлежат Максиму Горькому. Они о тех, кто, не жалея себя, боролся за счастье людское, огнем своего сердца, безумной храбростью зажигал других, звал на подвиги.

Был случай, который свидетельствует не только об отваге, но и о святом благородстве человека-бойца. Самолет Пе-2, управляемый старшим лейтенантом Василием По-колодным, от прямого попадания вражеского зенитного снаряда загорелся.

- Прыгать! Всем прыгать! - приказал по переговорному устройству командир экипажа старший лейтенант Василий Поколодный. И когда штурман и стрелок покинули машину, Поколодный отжал штурвал от себя и, словно комета, на большой скорости врезался в колонну вражеских машин. Звание Героя Советского Союза ему присвоили посмертно. Худощавый, высокого роста, с неизменной улыбкой на лице, он и сейчас как живой стоит перед моими глазами.

5 октября во время штурмовки танковой колонны противника вражеские зенитчики подбили самолет командира звена лейтенанта А. В. Якушева. Мотор начал давать перебои, и летчик

вынужденно приземлился на местности, занятой противником.

Увидев, что командир в беде, лейтенант В. Я. Рябо-шапко, не раздумывая, снизился, сел рядом с машиной Якушева, взял его к себе в кабину, взлетел и благополучно вернулся на свой аэродром.

В один из вьюжных дней начала зимы 1941/42 года через линию фронта перешли дятьковские партизаны и привели с собой исхудалого, обросшего, со впалыми глазами человека. Лицо у пего было обуглено, левая рука на перевязи.

- Принимайте свои кадры, - шутливо сказали партизаны. - В тылу у немцев подобрали. Со сбитого самолета.

"Кадром" оказался Василий Леонтьев, воздушный разведчик 24-го Краснознаменного ближнебомбардировочного авиационного полка, о котором я уже рассказывал. Первый раз его сбили в небе под Брестом в первые же часы войны, второй раз - где-то в районе Великих Лук, третий - западнее Брянска. Позже он посадил подбитую машину на территории, занятой противником. Пробираясь на восток, экипаж Леонтьева наткнулся на маленькую деревушку. Заметив немецкий патруль, летчики бесшумно его обезвредили, напали на комендатуру, захватили документы, оружие и скрылись. Леонтьева за этот подвиг наградили орденом Ленина.

Удивляться не приходится, что его не раз сбивали. Ведь разведчик, как правило, ходит один, без прикрытия, а отбиться бомбардировщику от истребителей не всегда удастся: не тот маневр, не то оружие и не та скорость.

Василий Леонтьев не просил, чтобы ему дали отдохнуть, а сразу нас озадачил:

- Могу я переучиться на истребителя?

- Конечно можете. Но почему вдруг такое желание появилось?

Глаза Леонтьева сверкнули гневом:

- Уж очень зол на фашистов. Хочу сам с ними в воздухе драться.

- Сначала подлечитесь, а там посмотрим, - пообещали мы летчику.

Ожоги на лице Леонтьева оказались серьезными, лечение затянулось. Но как только он выписался из госпиталя - первым делом рапорт: "Прошу отправить на переучивание. Желаю стать истребителем".

Медики решительно воспротивились (к здоровью летчиков-истребителей, как известно, повышенные требования). Истребителем Леонтьев не стал, но это не помешало ему бить врага и на другом типе самолета. Войну он закончил в небе Берлина за штурвалом бомбардировщика. Ныне Герой Советского

Союза Василий Леонтьев работает в Гражданском воздушном флоте.

Я хорошо знал начальника парашютно-десантной службы авиационной дивизии капитана Волкова. До войны Волков служил во флотском экипаже, и как попал к нам в авиацию - не помню. У него, рассказывали товарищи, была красавица жена, двое детишек-близнецов, родившихся пород самой войной. Жену и детей он безумно любил.

Но любовь к своей попавшей в беду Родине, чувство воинского долга у Волкова были еще сильнее. Я не могу поверить, когда говорят: "Он дрался без страха в бою". Это обман, пустые слова. Каждому дорога жизнь, сама природа наделила нас инстинктом самосохранения. Другое дело - уметь владеть чувствами, научиться подчинять их своей воле.

Волков умел это делать. На самые трудные, самые опасные задания он шел без колебаний. Невольно вспоминаются слова песни: "Смелого пуля боится, смелого штык не берет". Так было и с Волковым. Смерть обходила его стороной.

Носил он на поясе маузер в деревянной кобуре, отобранный в схватке у немецкого офицера, и увесистый тесак. Это придавало летчику воинственный и даже несколько устрашающий вид.

Потребовалось как-то выяснить, что делается на орловском аэродроме. Мы тогда не знали, немцы там или еще наши держатся. Это можно было узнать только на месте, приземлившись на полосу.

- Разрешите выполнить задание мне, - вызвался Волков. Мы понимали: риск большой. В случае чего немцы живыми не выпустят. Подобрали ему такого же смельчака - добровольца из летчиков. Взяли они с собой автоматы, диски с патронами и на тихоходном По-2 вылетели на задание. Больше мы их не видели.

Через своих людей, работавших на аэродроме, мы потом узнали о трагической гибели храбрецов. Приземлились они и, увидев, что на аэродроме хозяйничают немцы, заторопились взлететь. Но не успели. Их уже окружили фашисты.

Тогда Волков и его товарищ выскочили из кабины, залегли и начали отбиваться. Немало врагов полегло от их метких пуль, а когда стало ясно, что живыми не выбраться, храбрецы покончили с собой.

* * *

24-м Краснознаменным бомбардировочным авиационным полком в свое время командовал полковник Е. И. Белицкий, потом П. И. Мельников. Отсюда вышла целая плеяда выдающихся воздушных бойцов. Полк принимал участие в борьбе с белофиннами, затем вошел в состав 13-й бомбардировочной

авиационной дивизии, с которой, как уже известно читателю, в июне 1941 года я начал войну. В полку были отлично слетанные, натренированные экипажи. Они-то и наносили первые удары по врагу с воздуха. Позже полк переучился на новый самолет Пе-2, и с ним я встретился вновь на Брянском фронте, на аэродроме Задонск. Теперь полком командовал Герой Советского Союза майор Ю. Н. Гарбко.

В полку сложились добрые боевые традиции. Почти все экипажи летали ночью, в сложных метеорологических условиях и выполняли самые ответственные задания по воздушной разведке в интересах штаба фронта. Но в одном из боевых вылетов полк здорово пострадал. С задания многие экипажи тогда не вернулись. Об этом стоит рассказать подробнее, чтобы стала понятной причина многих тяжелых невосполнимых потерь.

...В мае 1942 года на базе ВВС Брянского фронта создается 2-я воздушная армия. Командовать ею назначили генерала С. А. Красовского. Я у него стал заместителем. Жили мы втроем в одном доме - Красовский, я и Рома-занов. Жили и работали дружно, радости и горе делили пополам. Красовский обладал большим опытом руководства крупными авиационными объединениями, смелостью в принятии решений.

Как-то возвращается он из штаба фронта и говорит:

- Получено распоряжение Ставки поддержать нашего соседа - Юго-Западный фронт. Нам приказано нанести удар по танковой группировке противника в районах Харькова и Барвенково. Обстановка там сложная. Очень сложная, - подчеркнул он. - Думаю послать на задание 223-ю бомбардировочную дивизию. Она полнокровная, экипажи с большим опытом. Ваше мнение?

Мы с Ромазановым согласились. Дивизию эту мы хорошо знали и в том, что экипажи с заданием справятся, не сомневались.

- В таком случае, завтра же отправляйтесь туда и организуйте боевой вылет.

Рано утром на следующий день к нам прибыл из Москвы член Военного совета ВВС генерал П. С. Степанов. Он уже знал о предстоящей задаче.

- Надо во что бы то ни стало спутать противнику карты, - сказал он. - На танки они делают основную ставку.

- А кто будет прикрывать бомбардировщики? - спрашиваю Степанова. - Мы, как вы знаете, такой возможности не имеем.

Уже по первым дням войны я хорошо понимал, что без истребителей полет целого соединения бомбардировщиков может обернуться тяжелыми последствиями. По этой причине мы потеряли уже немало экипажей. А в районах Харькова и Барвенково фашисты имели мощную авиационную группировку.

- Прикрывать будут истребители Фалалеева (генерал Фалалеев в то время командовал ВВС Юго Западного фронта), - заверил Степанов.

Тут же сажусь в самолет По-2, прилетаю на один из аэродромов, где располагался хорошо знакомый мне 24-й бомбардировочный полк.

С того момента, как я оставил его в Казани, состав полка несколько изменился, но костяк остался прежним. Среди командиров, политработников, летчиков, штурманов, инженеров и техников я встретил немало своих воспитанников: Ивана Гречушникова, Ефима Лапина, Емельяна Козлова, Алексея Уса, Константина Сидорова, Василия Данилова, Алексея Богомолова, Алексея Увида, Арюпипа, Медведкина, Умолотного и других и был безмерно рад встрече с ними. Многих узнал в лицо. Теперь они были закаленными в боях воинами, каждый отмечен не одной правительственной наградой.

- Вместе мы били врага в первые дни войны. Надеюсь, не посрамите боевой славы и сейчас, - говорю авиаторам.

- Можете на нас положиться, - заверили они. - Не подведем.

По моей команде бомбардировщики 24-го, а также других полков дивизии взяли курс на Харьков и Барвенково. Я был уверен, что, как и договорились, истребители встретят их на условленном рубеже и будут сопровождать до цели и обратно. Но, как потом выяснилось, истребители в назначенный район не пришли.

Что оставалось делать? Возвращаться обратно? Но это противоречило совести авиаторов. Боевое задание должно быть выполнено во что бы то ни стало. И экипажи прорвались сквозь шквальный огонь зенитных орудий противника, обнаружили танки и нанесли по ним прицельный удар. Задание, по оценке командования, было выполнено блестяще. Но когда возвращались обратно, на беззащитные бомбардировщики напала большая группа вражеских истребителей. Как ни оборонялись экипажи, не могли устоять против ожесточенных атак "мессеров". Домой тогда не вернулись многие экипажи. В неравном бою погиб, в частности, командир полка Герой Советского Союза Ю. Н. Гарбко.

В каких трудных условиях проходил полет, с какой отвагой сражались бомбардировщики с вражескими истребителями, рассказывали потом оставшиеся в живых экипажи. Картину боя

подробно описал, в частности, стрелок-радист флагманского самолета старшина Иван Васильевич Казаков, которого я пригласил сразу же, как только он вернулся в полк. Меня особенно интересовали обстоятельства гибели командира полка Юрия Николаевича Гарбко. Ведь с ним как раз и летал Казаков.

Вот что он рассказал.

"На подходе к цели по нам открыли массированный огонь зенитки. Но мы все же прорвались и нанесли по танкам сильный удар. После бомбежки начали маневрировать, строй распался. Огонь с земли прекратился, а сверху на самолеты набросились "мессершмитты". Нас никто не прикрывал, и это облегчало задачу фашистам. Загорелся один самолет, следом упал другой, третий... Вижу, фашисты заходят в атаку и на наше звено, которое шло лидером полка. На моих глазах "мессершмитты" сбили вначале правого ведомого, затем левого и, наконец, семь истребителей навалились на нашу машину. Я, как мог, отбивался от них. Вел огонь из своего "шкаса" и штурман майор Альховатский. Но через некоторое время его пулемет почему-то замолчал.

Майор Гарбко принимает решение снизиться, идти на бреющем. Теперь мой нижний пулемет оказался не у дел. Фашисты кружили выше пас. Тогда я вынул боковой пулемет с кассетой и установил его на верхний люк. Короткими очередями отбивался от атакующих "мессеров" до тех пор, пока не кончились боеприпасы. "Мессеры" близко подходить боялись. Но, когда заметили, что огонь прекратился, один из них подошел вплотную и с правой стороны прошил бомбардировщик насквозь длинной очередью. На нашем самолете загорелись левый мотор и левая плоскость.

Сделав вывод, что с нами покончено, фашисты отстали. Майор Гарбко продолжал управлять горящей машиной, выбирая площадку, на которой можно было бы приземлиться.

И тут (надо же такому случиться) самолет задевает за плотную сеть проводов, натянутых вдоль железной дороги, и разламывается пополам. Я с задней кабиной оказался в одном месте, а неподалеку упала передняя часть самолета, в которой находились Гарбко и Альховатский. Хорошо, что под нами простиралось торфяное болото. Оно-то и смягчило удар.

Моя правая нога была зажата в нижнем люке, а левая рука в разломе фюзеляжа. Кабина горела, и я с огромным трудом из нее выбрался. Вижу, штурман тянет с пилотского сиденья майора Гарбко. Спешу к нему на помощь. Командир сидел по грудь в болотистой жиже, заполнившей кабину. Мы подхватили Гарбко под мышки, и он застонал от боли. Оказалось, у командира зажаты обе ноги... Проводами, видимо, сорвало педали

управления и затянуло их вместе с ногами командира под сиденье. Какие усилия мы ни предпринимали, чтобы освободить его, ничего не получалось. А огонь уже подбирался к штурманскому ящику. В нем начали рваться патроны. Но мы не обращали на это внимания. Жизнь командира была для нас дороже всего. А огонь к тому времени уже перекинулся на пилотскую кабину.

- Ну, все, кончено, - обреченно вздохнул Гарбко и крепко выругался. Он вытащил из кармана партийный билет, другие документы, сорвал с груди Золотую Звезду и передал их штурману. В тот момент на него было страшно смотреть. Ведь жив же, жив человек, а мы бессильны ему помочь.

- Теперь уходите! - сверкнул он на нас налитыми решимостью и болью глазами. Не успели мы опомниться, как командир выхватил пистолет, приложил его к правому виску и выстрелил. Все это случилось в одно мгновение. Мы были ошеломлены и не сразу нашлись, что делать дальше. Огонь вот-вот подберется к бакам с горючим, но мы не в силах были уйти. Наступило оцепенение, которого я не испытывал даже в боях.

Наконец мы бросились вытаскивать из кабины мертвое тело командира.

Вытащили его на берег, обмыли лицо от крови и грязи и оба заплакали..."

Много смертей повидал я на своем веку, самые невероятные истории о гибели людей слышал, но исповедь старшины Ивана Казакова прямо-таки потрясла меня. Я любил Юрия Николаевича как человека и талантливого боевого командира. Светлая память о нем не сотрется до конца дней моей жизни.

Подробности трагедии, случившейся на безымянном торфяном болоте, я подробно рассказываю еще и потому, что в некоторых книгах смерть этого человека описывается неточно. Думаю, рассказ участника тех событий старшины И. Казакова внесет полную ясность.

О судьбе майора Альховатского я не знаю. Тогда он, помнится, попал в госпиталь. А старшина Иван Васильевич Казаков жив и поныне. В составе бомбардировочного полка он дошел до Берлина, совершил 357 боевых вылетов, заслужил три ордена Красного Знамени, один из которых я вручил ему в Липецке лично, орден Отечественной войны 1-й степени и десять медалей. Сейчас Казаков старший лейтенант милиции, живет и работает в Новодеревенском районе Орловской области.

"Всю войну провоевал задом наперед", - шутливо написал мне несколько позже Казаков. Шутка эта близка к истине. Воздушный стрелок-радист сидел в кормовой кабине, защищая экипаж огнем

от нападения вражеских истребителей с хвоста, и в этом смысле его полет всегда был "задом наперед".

Ю. Н. Гарбко в полку очень любили. Гибель его и вообще вся трагедия с 223-й бомбардировочной дивизией болью отразилась на настроении людей. На похоронах Юрия Николаевича в Ельце комиссар полка Исаак Моисеевич Бецис сказал о нем много теплых, хороших слов. Стал вопрос: кем заменить героя-командира? Много в полку было храбрых командиров, но предпочтение мы отдали И. М. Бецису. В полку его уважали не меньше Гарбко. Бецис был умным политработником, умел живым партийным словом зажигать сердца людей. Но, кроме того, Бецис и летал, не раз водил большие группы самолетов в бой. Сочетание всех этих качеств в одном человеке выдвигало Бециса после смерти Гарбко на первое место в полку.

Бециса я знал еще по довоенному времени и однажды выручил из беды. Тогда он занимал должность военного комиссара эскадрильи в 13-й бомбардировочной дивизии, которой я командовал. Во время полетов Бецис забыл перед подъемом в воздух осмотреть машину и только успел взлететь, как моторы обрезало. Самолет он тут же посадил, ничего с ним не случилось. Оказывается, баки не были заправлены горючим.

Вина тут техника. Его обязанность заправлять самолет топливом. Но и летчику положено осмотреть машину, убедиться, все ли сделано как надо. А Бецис не проверил, и его собирались судить. Тогда я взял политработника под свою защиту и избавил от возможного наказания.

* * *

Положение на участке 40-й армии оставалось напряженным. Она развернулась в районе Щигры, Кшень. Ее командующий генерал М. А. Парсегов, не учитывая обстановки, горел желанием наступать, наступать во что бы то ни стало. Говорили, что он докладывал по ВЧ Сталину, жаловался на командующего фронтом, будто тот намеренно сдерживает его.

В храбрости Парсегову отказать было трудно. Но ведь надо же учитывать и обстановку, и свои возможности. А они в армии были невелики. Ее боевые возможности ослаблялись еще и тем, что один из танковых корпусов РГК, стоявший позади, форсированным маршем направили на юг, с расчетом ударить во фланг танковой группировке противника, перешедшего на харьковском направлении в наступление.

Я возглавлял на этом участке фронта авиацию и хорошо видел, как развивались события. В моем дневнике есть такие пометки:

"28.6.42. С рассветом противник на участке Тим, Щигры,

Кшень перешел в наступление против 40-й армии.

7.30. Вылетел в Ст. Оскол для руководства 266, 267 ад, взаимодействовавших с 40 А.

Сильное воздействие ВВС противника, Парсегов требует, чтобы я беспрерывно бомбил и, чтобы в воздухе были только наши самолеты. А где силы?

Наши действия сводились к тому, чтобы прикрывать своих штурмовиков и аэродромы.

29.6.42. Противник подошел к Быкову. Прибытие передовых команд 4 и 24 тк. Продолжаются бои. 40 А потеряла управление, меняет беспрерывно КП.

30.6.42. Продолжаются бои. Сосредоточение 4 и 24 тк. Весь день занимались прикрытием. Новая задача: прикрывать 4 и 24 тк. С 40 А связи нет. Упорные бои. Противник пронюхал места расположения наших танков. Сосредоточил по ним удары своей авиации. Идут сильные бои в воздухе над Ст. Осколом.

1.7.42. 4 и 24 тк находятся под непрерывным воздействием с воздуха. Наших истребителей слишком мало. Несу большие потери в истребителях и штурмовиках.

2.7.42. С утра большая активность ВВС противника. Зажгли Ст. Оскол. К 11 час. вызвали на КП. Здесь встретил Я. Н. Федоренко, начальника бронетанковых войск Красной Армии. Там же был и его заместитель генерал В. Мишулин. Получил задачу усилить прикрытие 4 и 24 тк, которые пойдут в наступление в 13 часов.

В 12.50 от Федоренко прибыл офицер связи и доложил: "Наступление отменяется. Обстановка изменилась. Корпуса не сосредоточились".

Ко мне обратился секретарь городского комитета партии Ст. Оскола тов. Доронин. Просит срочно доставить его с партийными документами в Воронеж. Выделяю УТ и в 15.00 отправляю. В воздухе идут беспрерывные бои.

Аэродромы под обстрелом. Принял решение перебазироваться в Воронеж. Туда же отправил штаб 266 ад во главе с ее командиром полковником Забалуевым.

Даны распоряжения отправить все грузы с аэродромов, а что невозможно увезти - уничтожить.

В 19.00 вылет наших истребителей в Воронеж и мой отлет на У-2.

Ст. Оскол ночью нами оставлен.

3.7.42 г. Ночью был у командующего фронтом Голикова. Там же был тов. Доронин. Доложил обстановку, свои возможности и силы. Получил указание действовать в районе Горшечная. Разыскать свои танковые части, с которыми нет связи. Проследить

за отходом. Что делает противник?

Весь день усиленные бои.

4.7.42. Наш переход с аэродрома А. в город, т. к. аэродром начали обстреливать.

6.7.42. Выехали в 3.20 с КП Воронежа всем штабом Ф. И. Голикова. Прибыли на КП в Усмань".

Такова краткая хронология восьми дней ожесточенных боев. Если же записи развернуть несколько шире, то события предстанут в таком свете.

Немцы, по-видимому, были осведомлены об обстановке, сложившейся на участке 40-й армии. 28 июня 1942 года они бросили в наступление довольно сильную ударную группировку (четыре пехотные и две танковые дивизии), смяли 40-ю армию, вынудив ее к отступлению. Кратчайший путь через Старый Оскол на Воронеж для врага был открыт.

Авиация делала отчаянные усилия, чтобы спасти положение, но одними ударами с воздуха решить всех задач она не могла. Требовалось немедленно вернуть танковый корпус, отправленный ранее на юг, прикрыть его броней образовавшуюся брешь. Генерал Парсегов в тот момент лишился управления. Поэтому я обратился к Красовскому с просьбой срочно доложить командующему фронтом Голикову о сложившейся обстановке, принять соответствующие меры.

Группа управления авиацией, которую возглавлял я, расположилась на командном пункте 266-й авиационной истребительной дивизии. Командовал ею полковник В. М. Забалуев. КП был оборудован на окраине Старого Оскола. Неподалеку, на основном аэродроме, базировались авиационные части. Оттуда ночью позвонил командир полка подполковник Алексей Иннокентьевич Куроч-кин и, не скрывая тревоги, передал:

- Слышу за лесом грохот танков. Аэродром начали обстреливать. Как быть?

- Соберите сейчас же всех летчиков-ночников и прикажите им перелететь на запасной. Батальон - на колеса и туда же.

- А остальным?

- Остальным занять оборону и, если потребуется, удерживать аэродром до рассвета. Потом перегнать все оставшиеся самолеты.

Мы тоже подготовились к эвакуации, чтобы успеть, в случае необходимости, проскочить через мост, пока его не захватили немцы.

Проходит час или два - с аэродрома никаких известий не поступает. Звоню туда.

- Где Курочкин? - спрашиваю дежурного связиста.

- Улетел.

- А начальник штаба?

- Выпускает самолеты.

Минут через десять с аэродрома звонок:

- Все самолеты перегнали.

"Как все самолеты перегнали? - подумал я. - Ведь большинство экипажей ночью не летает. К тому же и полоса неосвещенная. То-то дров наломали, наверное..."

Но опасения оказались напрасными. Все экипажи действительно чуть ли не из-под самого носа противника взлетели и благополучно приземлились в семи километрах от города. И тут невольно вспомнилась старая авиационная поговорка: "Жить хочешь - сядешь",

Правда, сработала тут и взаимная выручка. Дело в том, что на запасном аэродроме несколько раньше приземлилось какое-то другое подразделение. Услышав шум моторов, командир подразделения обозначил полосу световыми ориентирами и принял все самолеты до единого.

- Ну, чудеса! -удивлялись работники группы управления. И было чему удивляться. Ночная подготовка летчика считается одной из сложных, а посадка в темноте даже для опытного пилота не простая задача. А тут сажали машины новички и ни одной из них не поломали. Вот она психология войны, над которой мы раньше как-то мало задумывались.

На запасной аэродром под обстрелом противника переправился и батальон обслуживания под командованием майора Леонида Устиновича.

С утра началась боевая работа. Вылет следовал за вылетом. Экипажи наносили удары по танковым и моторизованным колоннам. Важнее этих целей для авиации в то время быть не могло.

На аэродром я пока попасть не мог - требовалось встретить танковый корпус, который, как мне сообщили, движется сюда, и передать его командиру приказание удерживать Старый Оскол. Мы с группой управления перебрались на другую сторону реки, обосновались на одной из высот, настроили радиостанцию. Связываюсь с генералом Красовским.

- Что там у вас делается? - спрашивает он.

- Местные авиачасти на запасном, - докладываю командующему. - Работают по танкам противника. Жду, когда придут "коробочки" (танки).

Целый день мы ждали, когда появятся "коробочки", но так и не дождались.

В тот день противник почему-то не проявлял особой

активности. Он выслал к городу передовую танковую группу и, видимо, ожидал подхода основных сил. Вечером узнаем: наш танковый корпус застрял в пути. Отдельные его части прошли в стороне от города и начали окапываться. Горючее у них кончилось. Мы с группой управления оказались, таким образом, отрезанными. Но в этих условиях нашелся способ связаться с командованием танкового корпуса и передать приказание удерживать Старый Оскол.

Вечером я отправил группу людей в сторону Воронежа, а сам, дождавшись темноты, перебрался на запасной аэродром. Старый Оскол горел, всполохи огня поднимались то над одной, то над другой частями города, время от времени раздавались взрывы.

Самолетов на аэродроме я не увидел. Только на взлетной полосе одиноко тарахтел трактор. Он перепахивал эту полосу, чтобы ею не могла воспользоваться фашистская авиация.

Подхожу к трактористу, спрашиваю:

- Какие вам даны указания?

- Вспахать поле, поджечь трактор и идти в Воронеж, - ответил солдат.

- А маленький самолет не видели? - Видел. Вон там стоит, - указал он рукой в сторону едва заметного в темноте дерева.

В кабине самолета сидел техник Шкорин.

- Вы, товарищ генерал? - обрадовался он, спрыгивая на землю. - А я начал уже беспокоиться о вас.

- Все взлетели благополучно? - спрашиваю.

- Все.

Солдат-тракторист уже закончил вспашку. Поставив машину посередине полосы, он облил ее керосином и поднес горящую спичку. Тут же вспыхнуло пламя.

- Эх, сколько добра уничтожаем своими руками, - с горечью вздохнул техник и отвернулся.

- Что делать? Немцы вот-вот появятся здесь, - успокаиваю его, а сам думаю: "Что трактор? Города, людей оставляем, заводы взрываем, хлебные нивы предаем огню".

Техника и солдата-тракториста с трудом разместил в задней кабине своего По-2, завел мотор и с опушки, примыкавшей к лесу, поднялся в воздух. Больно было смотреть сверху на знакомый мне старинный русский город, объятый заревом пожарищ.

В этом городе мне довелось бывать не раз. Здесь, в семье потомственного железнодорожника, родилась, провела свое детство и юность моя жена Елена Самойловна. Здесь жили ее четыре сестры, трое братьев, многочисленные родственники. С ее старшим братом Майсюком Константином Самойловичем, военным комиссаром авиационной бригады, участником

гражданской войны, мы вместе служили в Военно-воздушной академии. Накануне я пролетал над этим городом на По-2 и приземлился прямо на улице, напротив дома, где доживали свой век старики и сестра жены Дарья. К машине тотчас же сбежались жители со всей улицы. Особенно много было ребятишек.

- Что нам делать? - с тревогой спрашивали растерянные женщины.

- Уходить надо, и немедленно, - говорю им. Я знал обстановку на фронте и потому категорически предупредил:

- Не сегодня-завтра немец может захватить город. Уходите.

И вот сейчас там уже хозяйничают фашисты,

...Ночью подлетаем к воронежскому аэродрому. Полоса, конечно, не освещена, но я угадываю ее по расположению аэродромных построек. Сажусь, отруливаю самолет в сторону, пытаюсь выяснить обстановку, но никто толком ничего не знает.

На аэродроме стоял крытый рваной парусиной газик. Шофер быстро домчал меня до здания областного комитета партии. У входа путь мне заслонил дежурный милиционер. Наверное, вид мой показался ему подозрительным. Был я весь пыльный, грязный, к тому же двое суток не спал.

- Не велено никого посторонних впускать, - сказал он категорично.

- Я не посторонний, меня здесь ждут, - говорю ему. - Позвоните сейчас же секретарю обкома или Голикову.

Командующий фронтом распорядился пропустить меня. Спускаюсь по затемненным лесенкам в подземелье командного пункта, с трудом нахожу нужную дверь. Командующий фронтом и секретарь обкома партии сидят за столом, склонившись над картой.

- Ну, докладывайте, что там. Вы же только что из самого пекла, - попросил Голиков, когда мы поздоровались.

- Обстановка не из приятных, - говорю командующему. - Немцы в Старом Осколе. Авиация выведена из-под удара. Танковый корпус окопался невдалеке от Старого Оскола. Чтобы спасти его, надо срочно доставить горючее. Иначе танки могут попасть в руки врага.

Голиков тут же поднял телефонную трубку, кого-то уговаривал, кому-то приказывал. Лицо у него было землистое, под глазами набрякли мешки. Чувствовалось, человек давно не спал, измучен. Не лучше выглядел и секретарь обкома партии. На долю этих людей выпала нелегкая задача: не только организовать оборону на воронежском направлении, но и вывезти из города и его окрестностей все, что можно. А связь беспрерывно рвется, управление теряется, войск под руками почти нет.

- Останетесь здесь, - посмотрел на меня командующий. - Берите в свои руки управление авиацией. Сделайте все, чтобы воспретить бомбежку города, железнодорожного узла. Готовьтесь наносить удары по танкам противника.

- Разрешите отбыть на аэродром? - прошу Голикова.

- Хорошо, - согласился он. - В случае чего - действуйте оттуда. Связи с нами не терять.

Аэродром подготовился к эвакуации. Все части уже куда-то перелетели. Остался пока один 153-й истребительный авиаполк, которым командовал майор С. И. Миронов, да разные мелкие подразделения, волей судьбы занесенные сюда.

О Миронове я слышал еще на Карельском перешейке в 1942 году. Там он получил звание Героя Советского Союза. Мне он почему-то представлялся этаким богатырем, косая сажень в плечах. Но каково же было удивление, когда я впервые встретился с ним. Мальчишеская фигурка, приплюснутый носик, добрые улыбающиеся глаза. Ну, никак не вязался его далеко не боевой облик со званием командира грозного истребительного полка.

Полк С. И. Миронова в начале войны стоял на защите Ленинграда. В сентябре 1941 года немцы подтянули дальнобойные орудия и начали обстреливать город тяжелыми снарядами. Для корректировки артиллерийского огня вблизи линии фронта поднимались в небо аэростаты. Сбить их было не так-то просто. Аэростаты охранялись батареями зенитных орудий, над ними патрулировали истребители.

В один из дней, когда обстрел города Ленина был особенно ожесточенным, штаб фронта приказал во что бы то ни стало уничтожить аэростат. Сделать это могли только летчики. Выполнение задачи поручили истребительному полку Миронова. И Сергей Иванович полетел сам. Прикрывало его звено истребителей.

В районе цели патрулировала группа "мессершмиттов". Наши И-16 связали их боем. В это время Миронов несколько углубился в тыл, потом развернулся и неожиданно для противника на большой скорости с ходу выпустил по вздувавшемуся животу аэростата длинную очередь. Аэростат сразу же вспыхнул, пылающие обрывки его вместе с кабиной корректировщика упали на землю.

Заметив смельчака, два фашистских истребителя, выйдя из боя, устремились в погоню. Жители Ленинграда, уцелевшие во время блокады, наверное, помнят такую картину. К шпилю Петропавловской крепости на малой высоте приблизился краснозвездный ястребок, потом встал в вираж и начал кружить вокруг шпиля. Как ни маневрировали фашистские летчики, как

ни стреляли-уничтожить дерзкого аса не могли. Заметив, что в сторону шпиля летят другие советские самолеты, они ушли на юг. А Сергей Иванович, сделав еще один вираж, спокойненько направился на свой аэродром.

Этот случай пришел мне на память, когда я увидел С. И. Миронова.

- Какая вам поставлена задача? - спрашиваю командира полка.

- Задачи мы сами себе ставим, - улыбнулся Миронов. - Связи с начальством нет. Но впустую время не теряем. Сегодня сопровождаем "бостоны", а потом улетим отсюда.

- А что будут делать "бостоны"?

- Одна теперь работа - бить по танкам. - Миронов развернул планшет и показал на карте, где именно "бостоны" собираются "бить по танкам".

В это время подошел дежурный, попросил командира полка к телефону. Минут через десять Миронов вернулся и, поправив на голове шлемофон, вежливо сказал:

- Извините, товарищ генерал, мне пора. Летим. Только "аэрокобры" Миронова поднялись, как к городу стали приближаться "юнкерсы". Получилась такая картина. Наши ушли бомбить немецкие танки, а немцы пришли, чтобы бомбить железнодорожный узел.

Заметив вражеские самолеты, Миронов на время оставляет бомбардировщики, которые вылетел сопровождать, частью сил связывает боем немецкие истребители, а основные усилия сосредоточивает на "юнкерсах".

Должен признаться, что такой "рубки", какую учинили мироновцы немцам на подходе к городу, я еще не видел. Картина боя разворачивалась на моих глазах. Не преувеличивая, скажу: советские истребители кружили в небе, как ястребы в стае уток. Надсадный вой моторов перемежался с дробным речитативом пушек и пулеметов, голубое небо переплеталось узором трассирующих снарядов; "юнкерсы" горели и, тяжело переваливаясь, чертили над горизонтом дымные спирали. То там, то здесь вспыхивали белые купола парашютов. Я пробовал их считать, но вскоре сбился. Их было много. Создавалось впечатление, будто противник выбрасывает парашютный десант.

Бой закончился неожиданно, как и начался. Фашисты не выдержали дерзкой атаки и повернули, а паши истребители, заняв боевой порядок, устремились вдогонку за своими бомбардировщиками. Особенно тогда отличился командир истребительной авиаэскадрильи П. С. Кирсанов (ныне заместитель Главнокомандующего ВВС).

Команда наших солдат вскочила в кузов машины и по пыльной полевой дороге помчалась в сторону, где в воздухе виднелись купола парашютов. Из числа экипажей вражеских самолетов поймали тогда несколько десятков человек.

Когда я рассказал вечером о летчиках полка Миронова командующему фронтом, его суровое лицо, выражавшее доселе тягостные раздумья о невероятно сложной обстановке, вдруг просветлело. Он молодцевато выпрямился, стукнул кулаком по столу:

- Вот так и надо драться!

Пройдясь по комнате, подошел ко мне вплотную и приказал:

- Наиболее отличившихся сегодня же представить к наградам. Рассказать о них во всех полках. И вам, - подошел он к генералу сухопутных войск, присутствовавшему на командном пункте, - довести это до сведения наземных частей. Отвага и мужество решают сейчас все.

Прав был командующий фронтом. Войск для защиты города - самая малость, фашисты то в одном, то в другом месте вбивают в пашу оборону мощные танковые клинья. В тех невероятно трудных условиях сдержать противника можно было только отвагой и мужеством бойцов и командиров. И летчики в этом отношении показали достойный пример. В условиях отступления, недостатка в технике, под бомбежками они сохраняли присутствие духа, дрались с врагом отважно.

Над Воронежем нависла угроза захвата его противником. Держать дальше там командный пункт фронта было рискованно. Поэтому я предложил генералу Голикову, пока не поздно, перелететь со мной в Усмань, куда уже успели перебазироваться управление и штаб 2-й воздушной армии.

- Да, ничего другого не остается, - с горечью согласился Голиков.

За городом в лесу на маленькой площадке одиноко стоял По-2, на котором я прилетел из-под Старого Оскола. Мы сели в самолет, поднялись в воздух и, чуть не касаясь верхушек деревьев, направились на северо-восток.

На берегу Дона, западнее Лиски, раскинулся ничем не примечательный городок Коротояк. Кругом его - черноземные поля, небольшие дубравы, в которых по весне голосисто заливаются соловьи. Летом 1942 года этот городок оказался в центре больших событий. Сюда немецкое командование стянуло большие силы, намереваясь с ходу форсировать Дон. По на пути врага встали наши войска. Однако они не выдержали натиска фашистских войск, и после упорных боев Коротояк пришлось оставить, мост взорвать, а оборону организовать на северо-

восточном берегу реки.

Но командование фронта не могло с этим смириться. Коротояк следовало у врага отбить, захватить на противоположном берегу плацдарм и удерживать его до последней возможности. Сдать эти позиции означало открыть врагу путь на крупнейший железнодорожный узел Лиски, от которого ведут дороги на север, юг и восток, позволить немцам выйти в тыл Воронежу. Туда-то я и прибыл по приказанию командующего 2-й воздушной армией, чтобы на месте организовать взаимодействие авиации с наземными войсками. С помощью штурмовиков дивизии Горлаченко и огня артиллерии войска приступили к форсированию Дона и в районе Коротояка, на южном берегу, ночью захватили на окраине города небольшой прибрежный участок.

На северо-западе

В августе 1942 года я получил назначение на Северо-Западный фронт заместителем командующего 6-й воздушной армией. Прилетаю на аэродром Макарове, вблизи которого размещался штаб. Там как раз находился сам командующий генерал-майор авиации Даниил Федорович Кондратюк.

О нем я многое узнал еще в Москве, в штабе ВВС. Говорили, что Кондратюк в короткий срок сумел сформировать армию, части ее уже отличились в боях. Товарищи подчеркивали, что командующий - человек беспокойный, почти все время проводит на аэродромах, ввел немало новшеств в боевой работе, армию держит в крепких руках. Приятно было сознавать, что доведется работать с таким человеком.

Познакомились, разговорились.

- Пока у нас затишье, - сказал Кондратюк. - Но скоро наступит горячая пора. Так что вовремя прибыли. А сейчас пойдемте знакомиться с полками.

Генерал был невысокого роста, кряжист, подвижен. Размашисто шагая по травянистому полю аэродрома, он тут же увлек меня на командный пункт одного из полков. Командующего интересовало буквально все: в каком состоянии самолеты, что нового узнали воздушные разведчики о противнике, где хранятся боеприпасы и горючее, подыскали ли хорошего повара для летной столовой, какие выводы сделала летно-тактическая конференция части и т. д. На основе опыта, полученного в воздушных боях, он сам составлял памятки для истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков, настойчиво внедрял в жизнь все новое, что рождалось в ходе боев. Энергия у генерала била, что называется, ключом.

В тот же день командующий представил меня руководству армии. Хорошее впечатление произвел начальник штаба полковник Стороженко Василий Васильевич. Сухощавый, среднего роста, он имел отменную выправку, чем подавал пример другим, строго следил за дисциплиной и порядком в штабе армии, был аккуратен и исполнителен в работе. Я не слышал, чтобы он на кого-либо повысил голос, но можно было не сомневаться, что решения, принятые командующим, будут вовремя доведены до войск и выполнены. За этим начальник штаба следил строго.

Начальником оперативного отдела был полковник Кадазанович Василий Аркадьевич, пожилой образованный командир, служивший еще в старой армии. Любой из работников штаба мог позавидовать культуре в его работе. Документы, разрабатываемые Кадазановичем, отличались четкостью изложения, ясностью мысли. Кадазанович обладал аналитическим умом и из массы боевых донесений мог быстро выделить главное, на чем надо сосредоточить внимание именно сегодня, дать свои толковые рекомендации.

Похвальной расторопностью обладал инженер-полковник Кобликов Владимир Николаевич, главный инженер армии. В штабе он появлялся лишь за тем, чтобы подписать скопившиеся за день бумаги и получить указания командующего. Все остальное время пропадал на аэродромах. Проводил занятия с летчиками по технике, помогал инженерам частей и дивизий поддерживать в исправном состоянии самолеты и их вооружение, вникал в работу ремонтных предприятий. Так же, как командующий, главный инженер был богат на техническую выдумку, смело осуществлял различные эксперименты, способствующие повышению боевых возможностей самолетов.

В то время воздушная армия испытывала большой недостаток в запасных частях. Получали мы их в мизерном количестве. А самолеты должны летать. Как быть? Не надеясь на спасительную силу заявок, Кобликов садился в самолет и летел к снабженцам. И не было случая, чтобы главный инженер возвращался с пустыми руками. Характер у него напористый. От такого человека просто не отмахнешься. Он своего добьется.

Умел он использовать и внутренние возможности. Кобликов взял на учет всех умельцев, опытных специалистов авиационных мастерских и заставил их изготовлять детали, в которых ремонтники испытывали нужду.

День Победы Владимир Николаевич встретил в 6-й воздушной армии. После войны он долгое время возглавлял инженерную службу ВВС.

Очень трудный и беспокойный участок работы выпал на долю генерал-майора авиации Казакова Петра Григорьевича. В его ведении находилась вся тыловая служба армии. Тут и забота о состоянии аэродромов, обеспечение горючим и боеприпасами, организация питания и вещевого снабжения, удовлетворение многих других бытовых нужд войск. В условиях, в которых приходилось решать эти задачи, было очень трудно. Взять хотя бы дороги. Зимой они занесены снегом, весной и осенью представляли сплошное болото, где безнадежно застревали автомашины, с трудом проезжали подводы. Тыловые подразделения часто оказывались разбросанными на 300-500 километров друг от друга. И все же хозяйственники под руководством П. Г. Казакова и в этих труднейших условиях находили выход. Боевые части почти ни в чем не испытывали недостатка.

Тут, конечно, нужно сказать доброе слово и о его помощниках, проявлявших в работе инициативу и разворотливость. Я имею в виду Е. А. Адорова, П. П. Запольского, А. П. Лебедева, В. К. Свешникова, М. П. Мироновича, Д. А. Ершова, А. Я. Стуруа, Н. Д. Кузнецова, Н. М. Шопина и других,

Весной 1943 года Казакова, получившего новое назначение, сменил генерал-майор авиации Семенов Иван Иванович, старейший работник войскового тыла. Я не сразу признал в нем своего ученика, которого в 30-х годах, в числе слушателей Военно-воздушной академии, обучал пилотажу на самолетах. С тех пор столько лет прошло. А он, оказывается, хорошо помнил меня и был рад встрече с бывшим инструктором. Авиационный тыл под руководством И. И. Семенова работал бесперебойно.

Разведку армии возглавлял подполковник Прусаков Георгий Кириллович опытный воздушный следопыт. Поэтому штаб всегда располагал необходимыми сведениями об обороне противника, его аэродромах. Это позволяло нам принимать обоснованные решения, обеспечивать разведывательной информацией наземные войска.

После войны Г. К. Прусаков более десяти лет вол курс авиационной разведки в Академии Генерального штаба, написал немало научных трудов.

Заместителем командующего армией по политической части был ветеран Вооруженных Сил бригадный комиссар Машнин Иван Васильевич. С первой же встречи он располагал к себе простотой обращения, чуткостью и вниманием, был по-партийному принципиален. Ни один вопрос, касающийся боевой деятельности войск, воспитания и обучения личного состава, не решался без его участия. Иван Васильевич зарекомендовал себя

как пламенный пропагандист идей партии, отменный организатор.

Жаль, работать с ним довелось недолго. Вскоре Машнин получил другое назначение, а его место занял полковой комиссар Выволокин Андрей Федорович, с которым я был знаком еще по службе в Киевском особом военном округе. В частях его уважали, обращались к нему по любому житейскому вопросу. Он эти просьбы не оставлял без внимания. Выволокин любил беседовать с людьми, знал, кто чем живет. А ведь знать настроение людей - для политработника очень важно. Тогда и политработу строить легче, она будет конкретной и действенной.

С первых же дней мы быстро сошлись, а потом и подружились с начальником политотдела армии полковником Я. И. Драйчуком. Выходец из бедной белорусской крестьянской семьи, Яков Иванович прошел нелегкую жизненную школу, обладал ясным практическим умом и природным юмором.

В свое время Драйчук был организатором колхозов в родных краях, секретарем партийной ячейки, а впоследствии ответственным работником в аппарате ЦК КП Белоруссии.

До войны Драйчук окончил школу летчиков. Сочетание богатого опыта партийной работы и глубокого знания летного дела создали ему в армии прочный авторитет. Драйчук знал всю подноготную жизни авиаторов, и некоторые командиры, отмечая это качество начальника политотдела, иногда шутили: "Старого воробья на мякине не проведешь". Разумеется, говорилось это с чувством большого уважения к Якову Ивановичу.

Драйчук отличался добротой и отзывчивостью. Что же касается принципиальных вопросов, тут от партийной линии не изменял никогда. Поело войны Яков Иванович долгое время болел. Сейчас он в отставке, имеет воинское звание генерал-майор авиации, живет в Подмосковье. Любовь к людям, желание помочь им он сохранил на всю жизнь. Драйчук подарил своим землякам огромную библиотеку, насчитывающую 22 тысячи книг. Позже он пополнил ее еще тысячей с лишним томов. На титульных листах книг красуются автографы писателей, космонавтов и других известных людей нашей страны. Имя Я. И. Драйчука навечно занесено в Книгу почета и славы Славгородского района Могилевской области, где он родился.

Значительный вклад в успешную работу авиационных частей внесло руководство аэродромного строительства и личный состав отдельных инженерно-аэродромных батальонов. Армейский коллектив аэродромщиков в первые годы войны возглавляли полковник А. А. Гуринов, полковник В. А. Мясков, а затем способный организатор и опытный специалист инженер-майор В.

А. Рабинович. С ним мы встретили День Победы. Рабинович внес немалый вклад в организацию и становление военно-воздушных сил Войска Польского.

В ходе войны новые полевые аэродромы требовалось часто создавать за сутки, а то и за одну ночь. А техникой в те годы мы были не богаты. Трактор, деревянная волокуша, железная лопата и еще кое-что, изобретенное самими - вот и все, чем располагали тогда аэродромщики. Но Рабинович на это не жаловался. Он понимал, что промышленность в то время не могла дать большего. Ее усилия были направлены главным образом на производство самолетов, танков, пушек и других орудий войны. Потому Рабинович приучил подчиненных обходиться тем, что имелось. Выручали, кроме того, природная сметка и изворотливость воинов.

Создать аэродром за одну ночь... Это, конечно, чудо. Но свершалось оно не по мановению волшебной палочки. Аэродромы создавались упорным трудом людей.

А сколько труда вкладывали в нашу общую боевую работу военные медики. Особенно трудно пришлось им в первый год войны. Не было достаточного опыта организации медицинского обеспечения в полевых условиях, не было и нужных кадров. Все осложнялось тем, что воздушная армия не располагала своими медицинскими учреждениями и врачами-специалистами. Раненых и больных приходилось отправлять в госпитали наземных войск и далее в тыл. По этой причине сроки лечения удлинялись, а многие летчики потом уже не возвращались в свои части. Надо было принимать какие-то решительные меры, чтобы сохранить за армией личный состав. И эту задачу успешно решила наша медицинская служба, которую возглавляли сначала полковник медицинской службы П. Л. Романович, затем П. Ф. Вахмянин, ныне кандидат медицинских наук. Благодаря их инициативе, предприимчивости в армии и районах авиационного базирования были созданы нештатные медицинские учреждения, куда и направлялся личный состав для оказания квалифицированной медицинской помощи.

Позаботились мы и о том, чтобы создать свои нештатные дома отдыха. Туда в первую очередь направлялся летный состав.

А эвакуация вынужденно приземлившихся или выбросившихся с парашютом летчиков, штурманов, воздушных стрелков? Этим также занимались медики. В каждом районе авиационного базирования были созданы нештатные группы розыска попавших в беду воздушных воинов в составе врача и фельдшера. Группам придавалась санитарная машина. Руководство розыском возлагалось на врача дивизии. В его

распоряжение предоставлялся санитарный самолет.

Заниматься розыском экипажей в лесах и болотах Приильменья, в условиях почти полного бездорожья, было, конечно, нелегко. Но медики тем не менее справлялись с этой задачей успешно. Многие летчики, раненные в боях, добрым словом вспоминали чуткие руки опытного хирурга майора медицинской службы Евгении Исаевны Винокур, ныне преподавателя хирургической клиники Киевского медицинского института, молодого в то время хирурга капитана медицинской службы Арановича и многих других врачей и санитаров.

Толковые, старательные люди подобрались в штабе, политотделе и в других звеньях большого армейского аппарата. Каждый понимал, какое тяжелое испытание выпало на долю советского народа, и делал все, чтобы обеспечить победу.

Особой похвалы достойны наши связисты. Ведь связь - это поистине нерв войскового организма. Без хорошо налаженной связи невозможно управление войсками, а, следовательно, и обеспечение победы над врагом.

Начальником связи армии работал подполковник Д. В. Хрусталев - опытный специалист, умелый организатор, прекрасный товарищ. Под его руководством связь штаба армии с частями и соединениями не знала перебоев. Позже его сменил на этом посту уже известный читателю майор Д. Г. Денисенко. Помощником начальника связи по радио был Р. С. Терский (ныне генерал-лейтенант авиации) энергичный, эрудированный специалист, большой знаток своего дела. Ему, а также опытным связистам Н. С. Егорову, В. С. Колесникову, В. М. Лапшину, В. А. Павлову и другим мы обязаны тем, что созданные на фронте вспомогательные пункты управления боевой деятельностью авиации не знали перебоев в поддержании связи с частями, а также экипажами, вылетавшими на боевые задания.

Относительное затишье в боевых действиях на Северо-Западном фронте я использовал не только для знакомства с войсками и их боевой подготовкой, но и для личной учебы - решил по-настоящему овладеть самолетом-истребителем. Задача оказалась нелегкой. Новый самолет Як-7 не шел ни в какое сравнение с тихоходом И-16, на котором мне доводилось летать. Да и перерыв в полетах получился солидный. Поэтому учебу пришлось начинать, по существу, с азов.

Моим инструктором и наставником стал командир истребительной авиадивизии полковник Георгий Иванов. Интересно отметить, что человек этот никаких авиационных школ не кончал, специального летного образования не имел. Работал он начальником штаба полка в Забайкалье. Казалось бы, что еще

надо. Совершенствуйся в этой области. Но Иванову захотелось во что бы то ни стало научиться летать. Он проявил огромное трудолюбие, настойчивость и в короткий срок овладел сначала истребителем И-15, а затем и И-16. Назначили его командиром полка, затем авиационной бригады, а на нашем фронте он уже командовал авиационной истребительной дивизией.

Летчик-самородок, прекрасный методист, он за недельный срок научил меня управлять истребителем Як-7, а позже и "аэрокоброй". Теперь я уже до тонкости знал не только бомбардировщики, на которых довелось летать многие годы, но и истребители. А ведь для авиационного командира, какой бы пост он ни занимал, профессиональная подготовка является решающей. Отсюда его авторитет и сила влияния на подчиненных.

Прилетаю как-то на один из аэродромов, где стояли истребители. Аэродром был оборудован на лесной просеке и представлял собой как бы коридор, искусно укрытый от наблюдения с воздуха.

- Я "Орел-один", прошу посадку, - запрашиваю по радио. Встречает меня командир полка майор Терехин и спрашивает:

- Вы же бомбардировщик. Когда успели стать истребителем?

- Война всему научит, - в шутку отвечаю ему. - Спасибо полковнику Иванову. Он помог.

В подготовке молодых летчиков, которые в войну проходили ускоренный курс обучения, была одна, особенно уязвимая сторона: они не умели как следует стрелять. Вылетают, бывало, на боевое задание, весь боекомплект израсходуют, а ни одного самолета не собьют. Летчиков начинает одолевать сомнение. Может, вражеские самолеты так прочны, что их не берет ни пуля, ни снаряд? А может, наше оружие недостаточно эффективно? Некоторых из них стала одолевать робость, дрались они с опаской, а иногда даже возвращались на аэродром, не приняв боя.

Надо было это настроение в корне ломать, убедить людей, что от меткого огня истребителя и "юнкерсы", и "мессершмитты" горят, как спички. Вон их сколько опытные летчики вогнали в землю.

Поэтому, бывая у истребителей, мы главное внимание обращали на огневую подготовку, учили летчиков стрелять одинаково метко как по воздушным, так и наземным целям. Эта учеба велась параллельно с отработкой техники пилотирования и тактических приемов боя. Без этих компонентов, как известно, одна огневая выучка, даже доведенная до совершенства, не даст желаемого результата. Мы взяли за правило систематически проверять тактическую и огневую зрелость летчиков, а

командирам дивизий приказали: если кто из них не отвечает предъявляемым требованиям - на боевые задания не посылать. Зачем нести лишние и неоправданные жертвы? А что значит для летчика сидеть на земле, когда другие воюют? У каждого есть гордость, самолюбие, перед командирами и товарищами стыдно. И люди, как говорится, в поте лица зарабатывали право на бой с врагом, усиленно тренировались.

Повышение огневой и тактической выучки заметно сказалось на боевой деятельности частей. Летчики стали чувствовать себя смелее, увереннее, набирались опыта, не оборонялись, как это бывало раньше, а навязывали врагу свою волю. "Наступать, только наступать!" Этот девиз потребителей стал незыблемой основой в боевой работе не только авиачастей нашего фронта, но и Военно-Воздушных Сил в целом. На это были нацелены приказы, отдаваемые командованием ВВС.

Многое тут сделали и паши политработники. В беседах с летчиками, на партийных собраниях тема смелости, инициативы, дерзости в бою была главной. К этому же авиаторов все время призывала армейская газета.

Отмечались и некоторые организационные неполадки. Чаще всего истребители противника перехватывали паши бомбардировщики при возвращении их на аэродромы. В чем дело? Разобрались и выяснили, что бомбардировщики летают по одним и тем же маршрутам. Вражеские истребители и подкарауливали их, заранее появляясь в нужных районах. И уж совсем непригодной была практика освещения посадочной полосы при приеме самолетов ночью. Самолеты противника тут же начинали бомбить аэродром.

Командующий армией строго-настрого запретил летать по одним и тем же маршрутам. Он приказал создать в радиусе 10-15 километров от аэродромов контрольно-пропускные пункты, через которые должны проходить возвращающиеся с задания самолеты и давать сигнал: "Я - свой". Без разрешения контрольного пункта посадочных или сигнальных огней не зажигать, старта не выкладывать.

Чтобы ввести противника в заблуждение, срочно создали ложные аэродромы. Экипажи бомбардировщиков предупредили: при возвращении с боевого задания обязательно пролетать через них и имитировать посадку. Пролет через ложные аэродромы и имитация посадки стали обязательными. Дальнейший полет совершался с потушенными огнями. Приказ категорически запрещал пользоваться ночным светом на стоянках самолетов, а днем экипажам бомбардировщиков вменялось в обязанность на обратном маршруте пролетать через аэродромы истребительной

авиации, чтобы те, в случае необходимости, могли подняться на перехват вражеских истребителей.

Эти меры возымели свое действие. Потери резко пошли на убыль.

Дело прошлое, но не могу умолчать о таком позорном факте, который имел место в боевой практике одной из наших частей. Было это в июле 1942 года, до моего приезда на фронт. Штабу воздушной армии удалось перехватить открытую радиограмму противника. В ней ставилась авиации задача: в такой-то час нанести по советским войскам бомбардировочный удар.

Генерал Кондратюк немедленно связался по телефону с командиром истребительной дивизии и приказал перехватить вражеские бомбардировщики, сорвать замысел врага. Но истребители появились над полем боя, когда немецкие самолеты, отбомбившись, повернули обратно.

Был случай, когда пара наших истребителей бежала от двух Ме-109, бросив на произвол судьбы штурмовиков, которых обязаны были охранять. Обо всем этом я узнал из приказов по армии, с которыми ознакомился, как только прибыл на новое место.

Не все ладно обстояло и у бомбардировщиков. В течение десяти дней вылетали они, чтобы разрушить переправу через р. Ловать у Рамушево, но так ничего и не добились. Переправа оставалась целой. Объяснялось это тем, что бомбометание производилось с ходу, по сигналу ведущего, без тщательного прицеливания.

Часто страдала и организация самих воздушных боев. Ведущие групп проявляли иногда нераспорядительность, теряли управление, группа рассыпалась, каждый дрался в одиночку. В одном из таких боев летом 1942 года погибли командир полка капитан Кулаков, командир эскадрильи капитан Кащеев, заместитель командира эскадрильи капитан Груздев, командир звена старший лейтенант Землянский.

Этим явлениям была дана соответствующая оценка. К виновникам приняты строгие меры. Командиры, политработники воспитывали на этих примерах у людей чувство достоинства и воинской чести, презрение к трусости, незнание страха в борьбе, готовность скорее погибнуть, нежели бросить в беде товарища, оставить поле боя, не выполнив задания. Умело эту работу вели заместитель командира 240-й истребительной авиадивизии по политчасти полковник Г. М. Головачев и заместитель командира 744-го истребительного авиаполка по политчасти майор Г. Г. Маркитанов. И тот и другой были летчиками, наравне с другими дрались с врагом, имели на своем счету по нескольку сбитых

самолетов. Слово этих политработников звучало весомо, потому что оно подкреплялось боевыми делами.

Факты, которые я назвал, были, конечно, единичными. Основная масса летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов воевала, не ведая страха. Их-то мы и ставили в пример.

Огромную роль в воспитании мужества сыграла пропаганда боевого опыта таких, например, частей, как 402-й истребительный авиаполк, сформированный, наряду с другими отборными полками, из летчиков-испытателей научно-исследовательского института и летчиков, сражавшихся на Северо-Западном фронте в начальный период войны.

Возглавлял полк старейший испытатель авиационной техники Петр Михайлович Стефановский, через руки которого прошли сотни крылатых машин. Я слышал о нем ранее, видел однажды мельком на Центральном аэродроме, когда работал инструктором в авиабригаде Военно-воздушной академии. Высокого роста, широченный в плечах, он как бы олицетворял собой силушку русскую, удаль молодецкую. Здороваясь, Стефановский сжимал своей огромной ручищей руку другого так, что у того хрустели пальцы. В этом позже я имел удовольствие убедиться сам.

Вместе с тем Стефановский был на редкость добродушным и очень доверчивым человеком. Доброта и снисходительность, по-видимому, свойственны многим из тех, кого природа наградила богатырским здоровьем и силой. На фронте Стефановский одним из первых в своей части открыл счет сбитых вражеских самолетов.

Но вскоре его отозвали и назначили заместителем командира истребительного авиационного корпуса ПВО, стоявшего на защите Москвы. В командование полком вступил не менее достойный человек, опытный воздушный боец майор Константин Афанасьевич Груздев. В храбрости и боевом мастерстве трудно было подыскать ему равных. Менее чем за год он лично сбил 19 самолетов противника. Молодежь перед ним буквально благоговела. Каждое слово аса воспринималось как откровение.

Кстати, Груздеву довелось испытывать на фронте модернизированный самолет МиГ-3. Дело в том, что на этой машине стоял высотный мотор АМ-35А, который не обеспечивал нужную мощность на малых высотах. Тогда инженер полка Алексеенко Василий Иванович, инженер Шалин Федор Архипович и Шурыгин Виктор Иванович решили поставить на самолет более мощный мотор АМ-38 со штурмовика Ил-2, да, кроме того, установили на машине 6 реактивных снарядов. Теперь следовало проверить, как поведет себя самолет в воздухе.

Константин Груздев взлетел. И надо же случиться, что как раз

в это время курсом на Бологое шла группа вражеских бомбардировщиков Ю-88. Груздев, конечно, ринулся на перехват. Где можно лучше проверить новый двигатель и реактивные установки, как не в бою? Вклинился он в строй бомбардировщиков, выпустил первый реактивный снаряд. Вражеский бомбардировщик тут же загорелся. Второй снаряд - и снова точно в цель. Заметив, что советский истребитель пользуется каким-то необыкновенным оружием, экипажи фашистских бомбардировщиков тут же развернулись и бросились наутек.

Потом Груздев сердечно благодарил главного инженера воздушной армии В. Н. Кобликова, инженеров В. И. Алексеенко, Н. И. Субботина, Н. В. Корчагина, В. Г. Коврижникова, С. М. Балмусова и Зубарева, под руководством которых на самолетах ЛаГГ-3, МиГ-3, Ил-2, Пе-2 устанавливались реактивные снаряды.

- О, страшное это оружие, - с восторгом потом рассказывал Груздев.

В 402-м истребительном полку во всем своем блеске проявился летный талант капитана Г. Бахчиванджи, который первым в пашей стране в мае 1942 года поднял в небо реактивный самолет конструкции В. Ф. Болховитинова. На Северо-Западном фронте Бахчиванджи сбил 7 вражеских машин.

Рассказывали мне и о других выдающихся пилотах этой части. Например, о Герое Советского Союза Дмитрии Леонтьевиче Калараше, которого я знал с 1935 года и летал с ним на одном аэродроме. Ему была присуща дерзкая тактика, стремление при любых условиях победить врага. Был он верным товарищем и в повседневной жизни, и в бою, не раз выручал из беды других.

Отважно дрались Борис Григорьевич Бородай, еще до войны награжденный двумя орденами Ленина и орденом Красного Знамени, Афанасий Григорьевич Прошаков, редко возвращавшийся с заданий без победы, и многие другие. Только за первый год войны на Северо-Западном фронте летчики 402-го истребительного авиаполка уничтожили в воздушных боях и на аэродромах 224 самолета противника. За время войны они довели этот счет до 810 машин. 20 наиболее искусных и храбрых воздушных бойцов получили звание Героя Советского Союза.

Военным комиссаром полка был душевный политработник и тоже летчик Сергей Федорович Пономарев. Он умел с каждым человеком поговорить, вдохновить его, проявлял большую заботу о быте, питании авиаторов. И за это летчики платили ему взаимной признательностью. После войны генерал-майор авиации С. Ф. Пономарев долгое время работал старшим инспектором Политуправления ВВС, а затем по состоянию

здоровья уволился в запас.

Помимо полка летчиков-испытателей были у нас и другие части, накопившие немалый боевой опыт. Их-то и брали в пример, на их опыте учили молодых.

* * *

42-м истребительным авиационным полком командовал подполковник Федор Шинкаренко, ныне генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза. Но тогда он для всех нас был просто Федя. Невысокого роста, худощавый, темпераментный, он был весь воплощение энергии и бойцовской лихости.

- Шинкаренко дай только подраться, - с уважением говорили о нем товарищи и командиры. - Тогда у него сразу настроение поднимается.

Федор Шинкаренко действительно любил и умел драться. Когда предстоял бой с большой группой вражеских самолетов, он непременно сам возглавлял истребителей, показывая пример бойцовской удали. Собственно, ничего плохого мы в этом не видели. Командир авиационного полка таким именно и должен быть, иначе его не признают летчики. Для них он станет попросту надзирателем и распорядителем. А такому человеку грош цена. В авиации любят людей отчаянных, лихих в бою, веселых, не унывающих. Таким именно и был Федор Шинкаренко.

О боевой доблести Шинкаренко слышал я еще в начале войны на Брянском фронте и не раз напоминал командиру дивизии: да урезоньте же вы командира 42-го. Для чего он рискует без надобности? Комдив каждый раз обещал поговорить с Шинкаренко, но, как только доходило до серьезных баталий, махал рукой и делал вид, что знать не знает, ведать не ведает, что там такое вершит подчиненный ему командир полка.

Признаться, и Кондратюк, и я эти разговоры вели больше для виду, а в душе искренне одобряли мужество командиров. Мы отчетливо понимали: ничто так не воодушевляет воздушных бойцов, не вызывает у них стремления самим проявить дерзость, как пример старшего. Своей отвагой командир сплачивает коллектив, делает его во сто раз сильнее. А ведь речь-то идет о трудном для нас времени, сорок втором годе. Гитлеровцы тогда имели в воздухе известное преимущество. В этих условиях личный пример старшего оказывал решающее влияние на исход борьбы с противником.

Ну разве могли летчики не восхищаться поведением своего командира в бою, который он провел 3 декабря 1942 года. Шестерка Як-76 во главе с Ф. Шинкаренко прикрывала тогда поле боя. Чтобы расчистить путь своим бомбардировщикам, сюда приблизилась шестерка немецких Ме-109Ф. Завязалась схватка.

Наши дрались двумя группами: одна производит атаку, другая в это время прикрывает сверху.

Одному из вражеских истребителей в азарте боя удалось зайти в хвост машине Шинкаренко. Быть бы беде, если бы командир полка проморгал, вовремя не принял мер. Он энергично сделал горку, немец проскочил вперед и оказался в прицеле нашего летчика. Тут-то его и уложил Шинкаренко.

На десятой минуте боя старший лейтенант Н. В. Тихонов, выждав, когда фашистский летчик с виража начал набор высоты и потерял скорость, приблизился к нему и выпустил добрую порцию снарядов. Фашистский самолет загорелся.

На двадцатой минуте Шинкаренко сбивает третьего фашиста, а на двадцать пятой лейтенант Чкаусели тремя очередями из пулемета отправляет на землю четвертого. 4:0 - неплохой счет для двадцатипятиминутного воздушного боя и лучшая аттестация для командира полка.

Когда я прибыл на фронт, мне рассказали драматическую историю об одном из выдающихся летчиков этого полка Герое Советского Союза подполковнике Николае Власове. Мне показывали его фотографию. Красивое мужественное лицо, высокий лоб, зачесанные назад волосы, плотно сжатые губы. В боях под Орлом летом 1942 года Власов совершил первый свой подвиг, таранив фашистский бомбардировщик. Потом разрушил переправу, находившуюся под особо усиленной охраной, поджег вражеский склад с боеприпасами.

Но особенно примечателен подвиг, когда он спас Героя Советского Союза лейтенанта Филиппа Демченкова, вынужденно приземлившегося недалеко от развилки дорог, по которым катились на восток фашистские моторизованные колонны. Об этом следует рассказать несколько подробнее.

Бомбардировщик Демченкова подбили фашистские зенитки, Самолет загорелся, летчик и штурман выбросились с парашютами. Стрелок, видимо, был убит, потому что парашютом не воспользовался. Раненного в ногу летчика приютила пожилая крестьянка. Штурмана он попросил:

- Постарайся прорваться к своим. Скажи, где я нахожусь. Пусть ночью пришлют самолет.

Штурману удалось пройти через линию фронта. И вот в одну из ночей над поселком застрекотал маленький По-2. "За мной прилетели", - смекнул Демченков. Женщина, в доме которой он находился, помогла летчику добраться до околицы, где приземлился самолет. Управлял им Николай Власов. Он усадил раненого летчика во вторую кабину и доставил на свой аэродром.

Дальнейшая судьба Н. Власова сложилась трагически. В

схватке с фашистскими истребителями его самолет подбили. Летчик выбросился и в бессознательном состоянии попал в руки фашистов. Долго никто не знал о судьбе этого мужественного человека. И только в конце войны, когда советская армия освободила из гитлеровских застенков многих советских военнопленных, предстал во всем своем героическом величии образ несгибаемого бойца-коммуниста. Министр обороны СССР издал приказ, которым Н. Власов навечно зачислен в списки своего авиационного полка. "Находясь в фашистском плену, - говорится в приказе, Власов высоко держал честь и достоинство советского воина-патриота, постоянно проявлял стойкость и мужество, оказывал поддержку товарищам по плену, вел среди военнопленных непрерывную агитационную работу, являлся организатором ряда побегов из плена. Он с презрением отвергал попытки противника заставить его изменить своей Родине".

Под руководством Власова, Исунова и Чубченко, тоже летчиков и авиационных командиров, в блоке No 20 концлагеря Маутхаузен был разработан план вооруженного восстания. Но нашелся предатель, который выдал его организаторов. Все они, в том числе и Н. Власов, были казнены.

Поистине легендарным мужеством обладал и летчик 42-го истребительного полка Борис Иванович Ковзан. Этот человек совершил во время войны несколько таранов и остался в живых.

Свой первый таран Ковзан провел 29 октября 1941 года на Брянском фронте, когда я там командовал военно-воздушными силами. Возвращаясь с боевого задания, летчик заметил в небе чуть ниже себя вражеский самолет. Почти все патроны и снаряды он уже израсходовал и мог, как говорится, со спокойной совестью вернуться на аэродром, тем более что враг боя не навязывал. Но разве мог летчик упустить столь удобный случай?

Пользуясь преимуществом в высоте, Ковзан настиг фашистский самолет и выпустил по нему остаток боеприпасов. Но огонь не достиг цели. Гитлеровец продолжал тянуть к своим. Можно себе представить злость истребителя, когда он понял, что теперь уже бессилен предотвратить бегство врага. И тут созрело решение: таранить. Ковзан приблизился сзади к вражескому самолету и винтом отрубил ему киль.

Когда к нам в штаб поступило донесение о подвиге, я приказал рассказать о нем всему летному составу авиации фронта, а мужественного летчика мы представили к награде.

Через четыре месяца после того случая над г. Торжок Ковзан таранит второй вражеский самолет. Бой проходил над городом, и фашистский самолет упал на одну из городских площадей. 8 июня 1942 года, уже на Северо-Западном фронте, Ковзан рубит

винтом крыло третьему гитлеровскому хищнику.

Вскоре летчик тяжело пострадал. Сажая подбитую в бою машину, он получил перелом обеих рук и ног, тяжелую травму головы, лишился глаза. Много месяцев Ков-зан пролежал в госпиталях, а когда здоровье поправилось, явился в свой полк. Одно желание его обуревало - воевать, и только на истребителе.

- Что ты, Борис, - пробовали угомонить его товарищи. - Тебя же с трудом врачи склеили, живого места на теле нет, а рвешься в бой. Разве на земле дела не найдется?

- Не могу я на земле сидеть, братцы, - твердо заявил Ковзан. - Не по мне такая работа.

Долго пришлось уговаривать врачей, командира полка. В конце концов летчик своего добился, стал снова летать на истребителе и сбил еще шесть вражеских самолетов.

В бою под Старой Руссой Ковзан вступил в единоборство с пятью "мессершмиттами". Фашисты атаковали смельчака с разных направлений, подожгли самолет. Но и тут герой остался верен воинскому долгу до конца. Горящую машину он направил на вражеский истребитель, оказавшийся ниже его.

Кто бы мог подумать, что Ковзан останется в живых? С земли видели, как падали два горящих факела: вражеский самолет и наш.

Но судьба хранила смельчака. При столкновении лопнули привязные ремни, летчика выбросило за борт. Очнулся он, когда до земли оставалось совсем немного. Судорожно рванул кольцо. Парашют раскрылся. От сильного динамического удара летчик на мгновение лишился сознания.

Упал он в болото, чуть ли не по уши погрузившись в типу. Это, видимо, и спасло его от гибели. Картину боя, приземление летчика видели находившиеся в поле колхозники. Они-то и вытащили Бориса из трясины. За отвагу и мужество ему присвоено звание Героя Советского Союза.

В 42-м истребительном полку сражалось немало других летчиков, достойных того, чтобы о каждом написать книгу. Майор Александр Берко, к примеру, сбил 13 самолетов лично и 16 в групповых боях. Неизменно с победой возвращались старший лейтенант Н. В. Тихонов и лейтенант Г. И. Герман, ставшие впоследствии Героями Советского Союза. Самоотверженно дрались с врагом Зайцев и Юдаев, Моцаков и Крутиков, Бегалов и Пхакадзе, Зимин и Осипов. Один Александр Легчаков сделал 274 боевых вылета, лично уничтожив 11 самолетов и 2 в составе пары.

Не всем им довелось дожить до победы. Но светлую память о героях мы навсегда сохранили в своих сердцах.

Размышляя теперь о таких людях, как Николай Власов, Борис

Ковзан, Георгий Конев, Николай Тихонов, и многих других отважных бойцах, невольно задаешь себе вопрос: откуда же люди черпали столь недюжинную силу, что руководило их поступками, рождало презрение к смерти в борьбе с врагом?

Фанатизм? Да, этим пытались не раз на Западе объяснить природу самоотверженности советских людей в борьбе с врагами. Но такое объяснение старо как мир. К нему идеологи империализма прибегали, комментируя нашу победу в революции, разгром иностранной военной интервенции на заре Советской власти. Безысходность, обреченность, порыв отчаяния? Эту подоплеку, в частности, старались подвести под такой безумно храбрый волевой акт, как таран, не только за рубежом, но даже некоторые товарищи у нас.

Все это, конечно, сущая чепуха. Советские люди никогда не были фанатиками и тем более не испытывали обреченности, даже в самые критические периоды войны в 1941 и 1942 годах. Могу подтвердить это как непосредственный участник борьбы с немецко-фашистскими захватчиками. А прошел я эту войну с первого и до последнего дня.

Причина мужества и самоотверженности советского человека, его, если хотите, воинственность лежат гораздо глубже. Истоки их в любви советских людей к своей Родине, в преданности идеалам Коммунистической партии, правоте того дела, за которое мы боролись с врагом, в твердой уверенности, что никакие силы не могут сломить государство, созданное великим Лениным, поработить народ, познавший подлинную свободу. Именно это, и ничто другое, служит объяснением и воздушных таранов, и схваток с превосходящим противником, и стремления советских бойцов драться с врагом до последнего удара сердца, а в тылу не покидать станка по нескольку суток.

Нельзя при этом сбрасывать со счетов и огромной организаторской роли, вдохновляющей и воспитательной работы командиров, политорганов, партийных и комсомольских организаций. Это они страстным словом и личным примером воодушевляли бойцов на ратные подвиги, поднимали на щит славы героев, не давали упасть духом тем, кого постигала неудача.

В первых рядах, как всегда, были коммунисты и комсомольцы, на них равнялись, с них брали пример. Не в фанатизме, а в политической сознательности, в отчетливом понимании целей и задач войны, которую вел советский народ против немецко-фашистских захватчиков, надо искать ключ к разгадке массового героизма советских воинов. Ведь не зря же Отечественная война ассоциировалась с понятием "священная".

Освободить свою страну от вражеского порабощения, сломать хребет фашистскому зверю - священнее этого дела ничего другого для нас в то время не существовало.

42-й истребительный полк в 1942 году получил новейшие самолеты Як-76. Авиационный конструктор Александр Сергеевич Яковлев, являвшийся в то время заместителем Наркома авиационной промышленности, попросил нас испытать машину и ее вооружение. Кому поручить это дело? Конечно же, самому командиру полка.

- Отличная машина! - заявил потом Шинкаренко. - Она как нельзя лучше сочетает в себе и скорость, и маневр, и огонь.

Як-7 имел 37-миллиметровую пушку с 32 снарядами. У старых же самолетов боекомплект был несколько меньше. Кабина нового самолета оказалась более компактной и устроена так, что открывала широкий обзор. А для летчика-истребителя это важно. Ведь ему все время приходится обозревать воздушное пространство, чтобы вовремя заметить противника.

Первый раз на новой машине летчики полка поднялись в воздух в ноябре 1942 года. Возглавил группу майор Со-борнов. Командир дивизии предупредил его, что, если встретятся бомбардировщики противника, не упустить возможность испробовать 37-миллиметровую пушку на деле. Но в квадрат, где патрулировали истребители, вместо бомбардировщиков пришли "мессершмитты". Силы оказались равными - четыре на четыре. Завязался воздушный бой. С самого же начала он для наших летчиков сложился неудачно. Летчики были молодыми, необстрелянными. Группа рассыпалась, каждый дрался сом по себе. А тут еще незадача: к немцам подошла дополнительно пара Ме-109. Фашисты подбили сначала самолет Зайцева, потом от меткой очереди одного из "мессершмиттов" вспыхнула и машина Соборнова.

В полку тяжело переживали поражение. Оставшиеся в живых летчики ходили, понурив голову. А кого винить? Только себя. Пары оказались неслетанными, летчики не понимали друг друга, о взаимной выручке забыли.

Шинкарепко провел тщательный разбор боя, но распекать людей не стал. Он понимал, что у летчиков пока не хватает боевого опыта, а опыт, как известно, за один день не приобретается. Но и время не ждало. Как быть?

Решили обратиться за помощью в соседний полк, к ветеранам Северо-Западного фронта. Летчики этого полка хорошо знали местность, уловки противника, одержали немало побед и, конечно, пошли навстречу. Командир в числе других послал в 42-й полк таких асов, как Зазаев и Деркач.

Поначалу они летали во главе групп 42-го полка ведущими, взяв на выучку Тихонова, Канданова, Соборнова и Легчакова. Когда те освоились с обстановкой, переняли у опытных мастеров приемы боя, им разрешили группы водить самостоятельно.

В 42-й полк, как и в другие части воздушной армии, приходило немало молодежи. Мы требовали: быстрее вводить ее в строй, вооружать боевым опытом, учить искусству победы. Одним энтузиазмом да лихостью такого опытного врага, как фашистские летчики, не возьмешь. Нужно умение. А умением под руководством опытных инструкторов и командиров молодые летчики овладевали прежде всего во "фронтовой академии", как окрестили учебно-тренировочный полк.

Правда, молодежь по своей самонадеянности считала такую учебу для себя излишней. Она неудержимо рвалась в бой. Но "старички", понюхавшие пороху и возвратившиеся из госпиталей на переподготовку, быстро охлаждали пыл не в меру горячих юнцов-летчиков.

- Не торопись поперед батьки в пекло, - назидательно говорил ветеран какому-нибудь слишком самонадеянному храбрецу. - Познай вначале солдатскую науку, похлебай щей да каши да пять потов с себя спусти, а потом уж...

В мирные годы многие из нас к нравоучениям старших тоже относились с известной предубежденностью: подумаешь, наставники. Фронт, мол, покажет. А фронт действительно показал: одной бравадой врага не одолеешь. Слушай старичков да мотай на ус. Старички на своей шкуре испытали, что такое война.

Особенно в полку уважали Николая Портнова, воочию познавшего, "почем фунт лиха". Отдельные штрихи характера этого незаурядного летчика мне описал Ф. Шинкаренко.

"Как-то в бою, - пишет он, - фашистские летчики крепко потрепали Портнова. Немало времени он провалялся в госпитале. Потом прибыл на свой аэродром. Но части на месте не оказалось - улетела.

- Здравствуй, Макс, - встретил он там своего дружка командира звена старшего лейтенанта Максимова. -Какими ветрами тебя занесло?

- Такими же, как и тебя, - ответил Максимов. - Возвращаюсь из ремонта, то бишь из госпиталя.

- Так давай вместе добираться в полк.

Но военный комендант, к которому друзья обратились за содействием, охладил их пыл. Он сказал, что формируется новая часть и приказано прибывающих из госпиталей летчиков направлять туда.

- Да вы что? - возмутился Портнов. - Со своим полком мы

огонь и воду прошли и в другую часть не согласны.

- Да, да, только в свой полк, - подтвердил Максимов.

Однако комендант не любил бросать слов на ветер: время военное, не до сантиментов. Куда направляют, туда и извольте следовать. Но летчики решили по-своему и чуть было за самовольство не попали под трибунал.

Проходя по окраине аэродрома, они увидели, как им показалось, "бесхозный" самолет По-2. Украдкой сели в него, завели мотор и после короткого разбега поднялись в воздух. Вылетели туда, где стоял полк. В пути попали в сплошной снегопад, однако с курса не сбились и благополучно сели на незнакомом аэродроме.

Товарищи встретили Портнова и Максимова с распростертыми объятиями. Им импонировал отчаянный поступок смельчаков. Шутка ли: украли "чужой" самолет и вернулись в родной полк. Для этого ведь тоже нужна смелость. Но я, как командир полка, расценил вольность Портнова и Максимова по-своему: крепко всыпал им за самоуправство, а похищенный самолет приказал в тот же день вернуть хозяевам".

В учебной части, так же как и в полку Ф. Шинкаренко, почитали незыблемые правила летной службы и никаких вольностей не признавали. Все должно идти по строгим законам. Любые шалости "приготовишек", как иногда называли летчиков учебно-тренировочного полка, его командир Горбанев, а потом и подполковник Лисов пресекали по всей строгости.

Суровое взыскание получил за провинность и Шинкаренко. Только не тот Шинкаренко, что командовал полком, а его младший брат, Илья. Окончив во время войны Борисоглебское авиационное училище, он хотел во что бы то ни стало попасть в полк, которым командовал его старший брат. Желание, прямо скажем, похвальное. Только Илья решил осуществить его по-своему. Направление получил в одну часть, а махнул в другую, к брату.

Федор Шинкаренко не посмотрел на родство и посадил дорогого братца на гауптвахту. Потом, когда тот отбыл положенный срок, направил в учебно-тренировочный полк, к Горбаню. Пусть Илья выходит в люди через многотрудную "академию", а не через протекцию.

Николая Портнова, о котором рассказывалось, вскоре вторично отправили в госпиталь. Он был ранен осколком зенитного снаряда. Вернувшись в полк, он долго небезуспешно воевал, пока новое несчастье чуть было не вычеркнуло его из списков части навсегда.

А было так. Группа истребителей 42-го полка вылетела

сопровождать штурмовиков. Портнов со взлетом задержался. Пришлось догонять своих в одиночку. Выполнив задание, истребители вернулись, но старшего лейтенанта Портнова среди них не оказалось. Не появился он ни на второй, ни на третий день. Кто-то из группы, прикрывавшей штурмовиков, пустил слух, будто сам видел, как одинокий "як" устремился в крутое пике, да так из него и не вышел. А случилось это над территорией, занятой противником. Погиб? Попал в плен? Никто на эти вопросы утвердительно ответить не мог. Поэтому в документах штаба части против фамилии Портнова появилась запись: "Пропал без вести". Так доложил командир полка и нам.

Что ж, такое на войне случалось не раз, и с мыслью об утрате Николая Портнова смирились. Но спустя несколько месяцев почтальон вручил Шипкаренко письмо. Вскрыл он конверт и чуть не ахнул: в конце письма стояли имя и фамилия самого без вести пропавшего. Это письмо командир переслал потом мне. Портнов рассказывал в нем подробно о своих злоключениях.

А о том роковом дне, когда он отстал от группы, говорилось следующее. "Я набрал высоту 2000 метров и вышел к озеру Ильмень. Сколько ни осматривался вокруг, не мог обнаружить самолетов - ни своих, ни чужих. Пошел к линии фронта. И когда пересек ее, заметил совсем близко десятку ЛаГГ-3, видимо прикрывавших этот район. Не раздумывая, присоединился к ним.

Прошло минут десять, не более. Появилась еще пятерка наших "яков". Радость охватила меня и, позабыв в ту минуту золотое для летчика правило осмотрительность, я отдал ручку вперед, направив машину в пике, чтобы сблизиться со своими. Вдруг меня обдало мелкими осколками стекла, ударило чем-то по ноге, а ручка управления перестала подчиняться. Два "мессершмитта" проскочили перед самым носом.

Пытаюсь вывести самолет из пикирования - не получается. Он бешено несется вниз, и лес неумолимо надвигается на меня. Двести, или еще меньше, метров оставалось до верхушек сосен. Я принял решение покинуть самолет. Но выпрыгнуть не хватило сил - меня словно припаяло к сиденью. С огромным усилием в последний момент удалось перевалиться через борт. Дернул за кольцо. Купол парашюта запутался в антенном тросике. Меня сразу ударило о ветви деревьев, потом бросило в яму, занесенную снегом..."

Письмо было длинное, с подробностями и отступлениями. Когда к летчику вернулось сознание, он почувствовал острую боль в ноге. Унтов почему-то не оказалось. Видимо, сорвало при ударе. Пробовал встать, но от боли вскрикнул и повалился на землю. Мысль работала лихорадочно. Рядом валялись сучья

сосны, сбитые летчиком при падении. Портнов обложил ими ногу в месте перелома, обмотал парашютными стропами. Теперь надо как-то выбираться из ямы - не лежать же здесь, пока придут немцы. Цепляясь пальцами за корневища деревьев, он вылез, наконец, наверх и пополз, волоча перебитую ногу. Метрах в двадцати нашел один унт, невдалеке - другой. Здоровую ногу обул сразу, а переломанную сунуть мешала адская боль. На счастье, в кармане нащупал бритву. Разрезал голенище унта, с трудом натянул его на ногу.

Вдалеке гремела канонада. Значит, там линия фронта. Полз долго, утоляя жажду снегом, голод - сосновой корой. Над летчиком время от времени разворачивались штурмовики, направляясь после обработки целей домой. Если бы они знали, как мается на земле их собрат! Только на восьмые сутки его, обросшего, изможденного, подобрали пехотинцы и отправили в госпиталь.

- А где он сейчас? - спросил я Шинкаренко, когда тот рассказал о злоключениях Портнова.

- Где же ему быть? У нас. Разыскал-таки. Вопрос, в какой части продолжать боевую службу после госпиталя, в авиации обычно не возникал. Только в своей. Что бы с тобой ни случилось, но если остался жив, обрел силы - правдами и неправдами возвращайся в свой полк. Так оно и было. Неписаные законы войскового товарищества оказывались сильнее повелительных предписаний кадровых органов.

* * *

Чтобы во всей полноте представить события, предшествовавшие созданию 6-й воздушной армии, которой впоследствии мне довелось командовать, нельзя не вернуться к суровым дням первых месяцев Великой Отечественной войны. Осенью 1941 года на Северо-Западном фронте шли ожесточенные бои на подступах к Новгороду, Старой Руссе и Демянску. В начале августа наступавшую на этом участке 16-ю немецкую армию под командованием генерала фон Буша поддерживал свежими авиационными силами 8-й авиакорпус "Рихтхофен". Против 170 самолетов ВВС Северо-Западного фронта немцы имели не менее 600 своих. Большим превосходством располагал противник в танках и артиллерии.

В воздухе, как мне потом рассказывали ветераны армии, стоял почти непрерывный гул "юнкерсов" и "мессершмиттов". По шоссе, проселочным и лесным дорогам двигались вражеские колонны, громыхая кузовами автомашин, лязгая гусеницами танков. Вековые леса Приильменья оглашались разрывами снарядов и треском автоматных очередей. Немецкому

командованию казалось, что нет такой силы, которая могла бы остановить хорошо отлаженную военную машину. Войска фон Буша вышли на рубеж Крестцы, Вышний Волочек и, наступая на Боровичи и Бежецк, стремились выровнять фронт с войсками, продвигавшимися на Малую Вишеру (слева) и Калинин (справа).

Прорвав оборону у Шимска, немцы рассчитывали с ходу овладеть Новгородом. Но их надежды не оправдались. На подступах к городу, на берегу небольшой речки Шелонь, они встретили упорное сопротивление наших воинов. У переправ через Шелонь сосредоточилось немало немецких полчищ.

В это время советское командование всю авиацию фронта бросило на защиту Новгорода. В бой с ходу вступили только что прибывшие два полка новых истребителей МиГ-3 и ЛаГГ-3, 55-й бомбардировочный полк СБ, переброшенный с Дальнего Востока. На поддержку войск в сравнительно узком секторе было направлено до 200 наших самолетов.

Немцы растерялись. У переправ образовались пробки. По скоплениям живой силы, автомашинам и танкам сильный удар нанесли советские бомбардировщики. Но здесь повторилась та же история, что и с нашей 13-й бомбардировочной дивизией в первые дни войны. Самолеты ходили на задания без прикрытия.

В документах штаба армии зафиксирован, например, такой драматический эпизод. Девятка бомбардировщиков СБ, ведомая капитаном Барченко, разгромив с малой высоты группировку немецких войск на Шелони, возвращалась домой. Над озером Ильмень ее догнали вражеские истребители. Было их более двух десятков. Бомбардировщики сомкнулись теснее. Стрелки открыли по наседавшему противнику огонь. Но силы были неравными. Как ни защищались экипажи, а устоять против наседавшего со всех сторон противника не могли. Из 9 бомбардировщиков на свой аэродром вернулись только три.

Храбро сражались наши летчики-истребители, защищая Новгород с воздуха. Немецкое командование предпринимало не одну попытку нанести по городу массированный удар, но каждый раз врага постигала неудача. В действиях советских летчиков чувствовалась продуманная тактика. Часть из них связывала боем вражеских истребителей, остальные в это время атаковали бомбардировщиков. Хотя немцы и располагали численным превосходством в авиации, но к городу прорваться так и не могли.

Героическая оборона Новгорода вынудила гитлеровское командование перегруппировать силы. Получив отпор на северном побережье Ильменя, враг после небольшого перерыва ринулся южнее озера от Старой Руссы на Демянск, Валдай, чтобы

перерезать железнодорожную магистраль Москва - Чудово и выйти во фланг и тыл новгородской группировке советских войск. Танковые и моторизованные колонны противника двигались по дороге на Омычкино, Бель-1, Бель-2 и далее на Валдай. В сентябре они достигли озера Велье и здесь были остановлены.

Продвижение немцев в обход войск с юго-востока оказалось неожиданным. 34-я армия, которой тогда командовал генерал-майор К. М. Качанов, по этой причине оказалась в тяжелом положении. Но она нашла в себе силы при содействии некоторых соединений 11-й армии и при активной поддержке авиации нанести внезапный контрудар из района южнее Старой Руссы в северо-западном направлении. К вечеру 14 августа эти войска продвинулись почти на 60 км, создав врагу, наступавшему на Новгород, серьезную угрозу.

* * *

Когда враг остервенело рвался к железной дороге Москва - Ленинград, у нас особенно сильно чувствовался недостаток не только в истребительной, но и в бомбардировочной авиации. Рассчитывать на то, что ВВС фронта быстро пополнят самолетами, не приходилось. Следовало что-то предпринимать самим. И вот тогда зародилась идея использовать маленький, тихоходный связной самолет По-2 как ночной бомбардировщик. Мысль эту подал командующий ВВС фронта генерал-майор авиации Тимофей Федорович Куцевалов.

В первой половине сентября 163-й стационарной авиамастерской, находившейся в г. Торжок, поручили оборудовать несколько самолетов По-2 кассетами для сбрасывания ампул с горючей жидкостью КС. Инженеры считали, что По-2 может свободно поднять 200 кг, а это означало сто ампул. Через три дня заказ штаба ВВС мастера-умельцы выполнили, а еще через день самолет проходил уже войсковые испытания. Проводили их командующий ВВС Т. Ф. Куцевалов и главный инженер ВВС фронта инженер В. Н. Кобликов.

Самолеты По-2, вооруженные ампулами с горючей жидкостью, в какой-то мере восполнили недостаток в настоящих бомбардировщиках. Но с наступлением зимы применение ампул стало невозможным. Жидкость на морозе кристаллизовалась и часто не воспламенялась.

Тогда по инициативе того же генерала Куцевалова самолет По-2 решили загружать бомбами осколочного и фугасного действия. Соответствующее оборудование на машинах установила опять же 163-я авиамастерская. Ее коллектив возглавлял инициативный инженер Краснокутский.

Затем к этой работе подключился 16-й авиаремонтный поезд

под командованием инженера В. И. Кривко.

Переоборудованием "небесных тихоходов" в бомбардировщики успешно занимался и ПАРМ-35. Это единственное в своем роде ремонтное предприятие ВВС возглавлял тогда талантливый инженер Иван Григорьевич Иванов. В царском флоте он служил матросом 1-й статьи, в гражданскую войну стал военным комиссаром дивизии. Командовал этой дивизией В. И. Блюхер. ЕГ мирные годы Иванов закончил академию им. Фрунзе, стоял во главе крепости Кушка на афганской границе, потом снова учился, на этот раз в Военно-воздушной инженерной академии им. Н. Е. Жуковского. Иванов был образованным человеком, прекрасным организатором. ПАРМ-35 делал прямо-таки чудеса. Туда иной раз привозили такие разбитые машины, что только в металлолом их списать. А пармовцы умудрялись их восстанавливать.

Уму, предприимчивости и энергии таких опытных инженеров и организаторов производства, как Краснокутский, Кривко, Иванов, мы обязаны тем, что самолет-тихоход мог исправно нести боевую службу. Позже у пего на крыльях разместили 10 установок РС-82 (реактивных снарядов). Надо ли говорить, как это повысило боевую мощь По-2. Не берусь судить, были ли мы в этих делах первыми в Военно-Воздушных Силах, но от нас потребовали подробно описать все нововведения и материал незамедлительно направить в Москву.

Экипаж самолета По-2 поначалу состоял из одного летчика: опасались допустить перегрузки. А одному человеку и управлять машиной, и осуществлять прицельное бомбометание было сложно. В условиях ночи он с трудом справлялся с множеством обязанностей. Решили проверить, сможет ли самолет взять на борт лишних 200 кг. Получалось - может. На аэродинамику машины это не влияет. Вот тогда-то и ввели в состав экипажа штурмана, а тросы бомбосбрасывателя переключили на его кабину. Новоявленный фанерный бомбардировщик прочно занял свое место в арсенале авиационных средств борьбы и исправно выполнял свои обязанности до последнего дня войны. К нему подвешивали или 3 бомбы весом 100 кг, или же одну 250-килограммовую фугаску.

Если бы раньше мне сказали, что в войне эта незамысловатая машина будет использоваться как боевая единица, я бы, видимо, только улыбнулся. В бомбардировочной авиации и ее назначении я толк знал. Но суровая действительность перечеркнула некоторые прежние представления. Этой машины, особенно в ночное время, фашисты побаивались. Один из пленных так и сказал:

- Ваш рус-фанера не дает нам покоя. Днем, после бессонных ночей, солдаты чувствуют себя разбитыми.

Как только немцы не обзывали По-2: и "молотилка", и "кофейная мельница", и даже "ночной бандит".

Мало того, что По-2 по ночам наносил урон противнику в технике и живой силе, он буквально изнурял фашистов. Можно себе представить положение гитлеровских вояк, когда почти над самыми головами целую ночь тарахтят эти "молотилки" и клюют, клюют их огневые позиции, землянки, командные пункты своими бомбами.

В конце 1942 года около д. Пустыня подобрали убитого немецкого обер-ефрейтора. В кармане у него обнаружили дневник. Вот что он писал: "31.8.42 г. Наш НП разрушен проклятыми "кофейными мельницами". К счастью, мы в это время находились на дороге. Каждую ночь нас атакуют 20-30 бомбардировщиков, снижаясь до трех метров. Это невозможно выдержать. Мы перешли к 6-й батарее, где бомбят меньше, а за это время наше жилье было разрушено полностью. Ночные бомбежки становятся все мощнее, до самого утра эти проклятые машины не дают нам покоя.

Когда они выключают мотор, слышно, как воют "подарки", а затем раздается взрыв. Самое обидное, что противника не видно и не слышно. Ты беспомощен. В такие моменты тебя охватывает ярость, хочется выбежать на двор и бешено стрелять из автомата. Но этого сделать нельзя, можно выдать свое расположение".

На уничтожение живой силы, изматывание противника и было рассчитано применение самолетов По-2. Полк, которым командовал Африкан Платонович Ерофеевский, особенно досаждал врагу своими ночными налетами. Один из штабных товарищей как-то в шутку заметил Ерофеевскому: "Если бы тебя немцы захватили в плен, то наверняка четвертовали".

В составе летчиков-ночников было немало девушек. А ведь полет на тихоходной машине требовал исключительного мужества и отваги. И в самом деле: высота полета мала, самолет не бронирован и, по существу, беззащитен, его можно сбивать из всех видов стрелкового оружия. Но это не останавливало героинь. Они делали иногда по 8-10 и более боевых вылетов за ночь. Я сам не раз наблюдал, как при появлении самолетов По-2 над позициями гитлеровцев ночное небо перекрещивалось нитями светящихся пуль и снарядов, начинали гулко стучать "эрликоны" (малокалиберные зенитные установки) , ночную мглу судорожно резали лучи прожекторов. Противник пускал в ход все огневые средства". Казалось, без риска погибнуть невозможно преодолеть адский заслон, не выдержат летчицы, повернут обратно. Но

такого ни разу не случалось. Они прорывались сквозь шквал пулеметного и автоматного огня и точно в цель сбрасывали бомбы. Начинали гореть вражеские склады с горючим, боеприпасами...

На одном из самолетов По-2 летала старший сержант Мария Иванова, скромная курносенькая девушка из белорусского села. Она ничем особым не выделялась среди подруг. Одно за ней замечали: когда выдавалась нелетная погода, Марию одолевала грусть.

В один из зимних дней мы с Выволокиным побывали в этом полку, беседовали с летчицами. Все были веселы, оживленны, охотно высказывали свои немудреные девичьи думы. Ведь молодость не могут приглушить ни гром пушек, ни суровый быт фронтовой обстановки.

Одна лишь Мария Иванова сидела, прислонившись плечом к косяку подслеповатого окна землянки, и казалась ко всему безучастной.

- Что с вами? - обратился Выволокин к Ивановой. - Беда случилась?

Девушка еще ниже опустила голову и ничего не ответила.

- У нее действительно беда, да еще какая, - ответил за Иванову заместитель командира полка по политической части. - Немцы родную деревню сожгли, отца расстреляли, брата и сестру угнали в Германию. Одна мать осталась, да и то неизвестно: жива ли. Письмо соседи прислали.

Нам как-то неудобно стало за свой вопрос. Мы не сразу нашлись, чем утешить убитую горем девушку. На время в землянке повисло тягостное молчание. Выручила подруга Марии...

- Мы ее успокаиваем как можем, - сказала она. - Но вы сами понимаете...

Да, мы это отлично понимали. Я подошел к Ивановой, обнял ее за плечи:

- Мужайся, Мария. Твое горе - наше горе, и мы за тебя и твоих родных отомстим немцам.

- Ох, знали бы вы, товарищ генерал, как она в бой рвется, - вступила в разговор одна из летчиц. - Командир уж ее удерживает, а она на своем стоит: пошлите в бой, да и только.

Попрощавшись с девушками, мы вышли из землянки. Командира полка я предупредил:

- Без особой надобности Иванову на задание не посылать. Пусть перегорит в ней боль. Иначе может сгоряча наделать такого, что потом ничем не поправишь.

- Слушаюсь, - согласился командир. - Только уговоры мало

помогают. Позавчера ночью летала, склад у немцев подожгла. Вернулась и снова настаивает: разрешите еще один полет. Еле отговорил. А вчера осколком на ее самолете бак пробило. Горячим маслом ноги обожгло, но она не свернула с курса, сбросила бомбы на батарею. Вернулась - глаза горят, губы сжаты. У нее ненависть к фашистам ужасная. Попадись ей в руки фриц - она бы ему наверняка горло перегрызла.

В текучке дел я на время забыл о Марии Ивановой, и вдруг по телефону тот же командир полка сообщает:

Мария погибла.

- Как погибла? - невольно вырвалось у меня. - Почему не уберегли? Я же предупреждал.

Обстоятельства гибели Марии Ивановой были таковы. Ночью вылетела она бомбить артиллерийский склад, находившийся под усиленной охраной. Как всегда, зашарили по небу прожекторы, открыла огонь зенитная артиллерия, застучали автоматы. Мария сумела донести машину до цели, штурман Калинин сбросил бомбы. II тут самолет качнуло, он начал валиться на крыло. Штурман сразу же почувствовал неладное: видимо, летчицу ранило. Но Иванова нашла в себе силы довести самолет до аэродрома, а вылезть из кабины уже не могла. Калинин с помощью подбежавшего санитарного инструктора вытащил ее, положил на землю. Девушка была мертва.

О подвиге старшего сержанта Ивановой мы в тот же день доложили в штаб фронта. Военный совет принял решение наградить летчицу посмертно орденом Отечественной войны 1-й степени.

Рамушевский коридор

Северо-Западным фронтом, созданным на базе Прибалтийского военного округа, в начале войны командовал генерал-полковник Ф. И. Кузнецов. Членом Военного совета был корпусной комиссар П. А. Диброва, начальником штаба генерал-лейтенант П. С. Кленов. Позже эти войска возглавляли генерал-майор П. П. Со-бенников, генерал-лейтенант П. А. Курочкин, Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко, генерал-полковник И. С. Конев.

Северо-Западный фронт находился на важнейшем стратегическом направлении и сыграл в ходе войны огромную роль. Во взаимодействии с Северным, а затем (23 августа 1941 года Северный фронт был разделен на Ленинградский и Карельский) и Ленинградским фронтами, с Краснознаменным Балтийским флотом он защищал Прибалтику. Потом в пределах Валдайской возвышенности во взаимодействии с Ленинградским,

Волховским, Калининским и Западным фронтами стоял на страже Ленинграда и Москвы.

В ходе боев летом 1941 года войска Северо-Западного фронта сдержали немецко-фашистских захватчиков, пытавшихся с ходу прорваться к Ленинграду, значительно облегчили положение его защитников. Они также не позволили гитлеровцам продвинуться к Бологое - важнейшему узлу коммуникаций, связывавших прежде всего Москву с Ленинградом. Особо важно отметить, что Северо-Западный фронт стал непреодолимой стеной на пути фашистов, стремившихся обойти Москву с севера. Фронт сдерживал огромную массу гитлеровских войск, сосредоточенных в районах Демянска и Старой Руссы, которые при других обстоятельствах могли быть брошены фашистским командованием на решающие направления, к Москве и Ленинграду.

Следует отметить, что Северо-Западный фронт не просто сковывал противника, но наносил ему чувствительные удары, перемалывал его войска. Контрудар 11-й армии (командующий генерал-лейтенант В. И. Морозов) и других войск 14-18 июля 1941 года под Сольцами, когда были разбиты и отброшены танковые и моторизованные дивизии 56-го моторизованного корпуса противника, по праву можно назвать одной из крупных операций Красной Армии в тот период.

В середине августа 34-я армия нанесла контрудар с рубежа р. Полнеть в направлении Волот (во взаимодействии с 48-й и 11-й армиями), продвинулась вперед до 60 км и вышла в район Тулебля. Это вынудило фашистское командование перебросить к участкам прорыва значительные силы с других направлений.

7 января 1942 года одновременно с Волховским фронтом перешли в наступление и войска Северо-Западного фронта. 11-я армия генерал-лейтенанта В. И. Морозова к исходу второго дня продвинулась более чем на 50 км и навязала бой за Старую Руссу. Дорога, ведущая из этого города в Шимск, оказалась перерезана лыжными отрядами.

34-я армия (ею в то время командовал герерал-майор Н. З. Берзарин) охватила демянскую группировку с востока и юга. Чтобы ускорить ее разгром, Ставка придала Северо-Западному фронту 1-ю ударную армию и два стрелковых корпуса. В итоге встречных ударов демянская группировка противника оказалась изолированной от основных сил. В мешок попало 7 дивизий, насчитывавших около 70 тысяч солдат и офицеров. Перед нашими войсками встала задача: покончить здесь с противником. Фронтовым ВВС Ставка придала ударную авиационную группировку РГК. Но блокировать окруженные войска с воздуха не удалось. В то время фашистское командование располагало

значительно большим количеством истребителей и транспортных самолетов, чем мы. Снабжение вражеских войск не прекращалось. 34-я армия в ходе наступления понесла большие потери и предпринять что-либо решительное не могла.

Чтобы выручить попавшие в окружение войска, противник сосредоточил к югу от Ст. Руссы до 6 дивизий и 20 марта нанес удар по нашим частям в направлении Рамушево. Потом он нанес встречный удар из района Демянска. Образовался так называемый Рамушевский коридор. Демянская группировка соединилась со старорусской.

Фашистское командование придавало демянскому плацдарму особое значение, называло его "пистолетом, приставленным к сердцу России". Плацдарм занимал огромную территорию от Старой Руссы до озера Селигер, глубоко вклинивался в расположение наших войск, что создавало реальную угрозу обходного маневра против войск Северо-Западного фронта и флангов соседних фронтов - Калининского и Волховского. Противник в районе Лычково перерезал железную дорогу Валдай Старая Русса и оседлал ряд грунтовых дорог, имеющих в условиях лесисто-болотистой местности особо важное оперативное значение. Для советских войск создались чрезвычайно трудные условия: свобода маневра, перегруппировка сил фронта и снабжение затруднились.

Во второй половине 1942 года за Рамушевский коридор развернулось ожесточенное сражение. Оно длилось с небольшими паузами с июня по декабрь. Доселе никому не известная на берегу небольшой речки Ловать тихая деревушка Рамушево стала центром противоборства огромных масс войск.

Перед началом интенсивных боев за овладение Рамушевским коридором ВВС Северо-Западного фронта были преобразованы в 6-ю воздушную армию. В приказе Народного комиссара обороны, подписанном 6 июня 1942 года, по этому поводу говорилось:

"В целях наращивания ударной силы авиации и успешного применения массированных авиаударов - объединить авиасилы Северо-Западного фронта в единую воздушную армию, присвоив ей наименование 6-й воздушной армии".

Командующим 6-й воздушной армией был назначен генерал-майор авиации Д. Ф. Кондратюк. К нему-то в августе 1942 года я и был назначен заместителем.

В состав армии вошли: 239-я истребительная (командир полковник Г. А. Иванов; начальник штаба полковник В. Г. Воробьев; военком старший батальонный комиссар А. А. Шумейко), 240-я истребительная (командир полковник С. Я. Симоненко, а с апреля 1943 года полковник Г. В. Зимин;

начальник штаба полковник И. Ф. Тараканов; военком полковой комиссар Г. М. Головачев) авиационные дивизии; 242-я ночная бомбардировочная авиадивизия (командир полковник К. Д. Дмитриев, а с февраля 1943 года полковник Д. А. Абанин; начальник штаба полковник И. И. Бегунов; военком бригадный комиссар Д. И. Никулин); 243-я штурмовая авиационная дивизия (командир подполковник И. В. Дельнов, а с января 1943 года полковник Г. А. Сухоребриков; начальник штаба полковник II. Т. Воинов; военком полковой комиссар Н. Д. Моржерин, а затем полковой комиссар Г. К. Орлов); семь авиационных смешанных отдельных авиаполков и три отдельные авиаэскадрильи. Обслуживание летных частей было возложено на 7-й и 00-й районы авиационного базирования, а также на отдельные тыловые части и склады. 7-м РАБ командовал полковник К. А. Адоров, 60-м майор В. К. Свешников.

Соединения и части имели теперь строгую систему организации, новую материальную часть и летчиков, в большинстве своем обладавших боевым опытом. Таким, к примеру, был 288-й штурмовой авиаполк, которым командовал майор С. М. Васильев. Осенью 1942 года ему первому среди частей 6-й ВА было присвоено гвардейское звание. Став 33-м гвардейским штурмовым, он в составе 6-й воздушной армии прошел от Валдая до Варшавы, а позднее в составе 16-й воздушной армии громил немцев под Берлином.

К 10 июня 1942 года 6-я воздушная армия имела 74 бомбардировщика Пе-2, СБ и других типов; 91 истребитель Як-1, ЛаГГ-3, "харрикейн", "киттихаук"; 23 штурмовика Ил-2, 118 По-2 и Р-5. С этими силами и начала она боевую работу.

Стремясь ликвидировать Рамушевский коридор, войска фронта предприняли во второй половине 1942 года ряд наступательных операций. Первая из них началась 17 июня и продолжалась 9 дней. Части 11-й армии наносили тогда удар с севера в направлении Васильевщина, Большое Степаново, а 1-я ударная армия наступала с юга.

С 9 по 15 августа аналогичная операция повторилась. Части 6-й воздушной армии уничтожали живую силу и технику противника на поле боя, наносили удары по его ближайшим резервам и переправам через реку Ловать, вели борьбу с транспортной авиацией, бомбили железнодорожные станции и аэродромы, прикрывали с воздуха свои наземные войска.

В итоге было достигнуто некоторое продвижение вперед, но перерезать Рамушевский коридор все же не удалось.

Тогда решили провести третью операцию. 34-я армия получила задачу разгромить лычковскую группировку противника

и овладеть участком железной дороги Лыч-ково - Кневицы, чтобы по магистрали Валдай - Пола наладить снабжение 11-й и 34-й армий.

Утром 17 сентября после артиллерийской и авиационной подготовки пехота поднялась в атаку. В первый день она не добилась успеха, затем немного продвинулась вперед, однако основную задачу опять не выполнила.

Огромные усилия прилагали авиаторы, чтобы помочь своим наземным войскам взломать неприятельскую оборону. Самолеты буквально висели над полем боя, уничтожая живую силу и огневые точки противника.

За время Лычковской операции было произведено 7000 вылетов, более половины из них - по вражеским войскам, действовавшим непосредственно на поле боя. Но атаки нашей пехоты и танков заканчивались безрезультатно: Рамушевский коридор гитлеровцы защищали отчаянно.

Более того, на участке Великое Село - Вязки противник, сосредоточив здесь около шести пехотных дивизий, нанес 27 сентября контрудар и оттеснил части 1-й ударной армии на 6-8 километров. Ему, таким образом, удалось даже расширить коридор.

С 26 октября перешла к обороне и наша 11-я армия. Ей пришлось сдерживать натиск врага в направлении на Стрельцы. Но здесь гитлеровцам не удалось добиться успеха. Все их атаки захлебывались. Бои носили ожесточенный характер как на земле, так и в воздухе.

Чем объяснить тот факт, что в ряде случаев наши войска терпели неудачу? Причин тут несколько, но, основная, на мой взгляд, заключалась в отсутствии четкого взаимодействия между пехотой и артиллерией, между наземными частями и авиацией.

Справедливые нарекания вызывала и наземная разведка. Некоторые командиры подчас не знали точно, где проходит линия обороны противника. Поэтому удары артиллерии и авиации в ряде случаев приходились по пустому месту.

Командные пункты были слишком удалены от переднего края. Изъянами страдала и организация связи.

Все эти и другие недостатки позже были, разумеется, устранены. Но в период, о котором идет речь, они серьезно мешали успешному ведению боевых действий.

Из-под Сталинграда к нам прибыл 436-й истребительный авиаполк (позже он стал 67-м гвардейским), которым командовал подполковник А. Б. Панов. Летчики его уже имели немалый боевой опыт, воевали в небе Ленинграда, Москвы, над Волгой. И здесь, на Северо-Западном фронте, они сражались с врагом умело

и отважно.

В ходе очередного наступления ко мне от командира стрелковой дивизии поступила просьба срочно подавить долговременные огневые точки противника, мешающие продвижению наших бойцов. Связываюсь по телефону с аэродромом и вызываю группу штурмовиков. Они пришли в сопровождении истребителей, которыми командовал старший лейтенант В. Добровольский из полка А. Б. Панова. Над передним краем в этот момент появилось восемь "мессершмиттов". Завязался воздушный бой. Умелыми атаками пара Добровольского сбила два вражеских самолета. Одного он уничтожил сам, другого - его ведомый.

Но вот машина Добровольского вдруг задымила, потом вспыхнула и начала резко снижаться. Выбрасываться с парашютом на такой высоте летчику было уже поздно. Да и находился он над территорией, занятой противником: непременно попал бы в лапы врага. "Как поступит Добровольский?" - с тревогой подумал я. И в этот момент в эфире послышался его приглушенный помехами голос:

- Прощайте, друзья!

А через несколько секунд охваченный пламенем самолет врезался в долговременную огневую точку противника, в ту самую, которая наиболее мешала продвижению наших войск. К небу взметнулся фонтан густого дыма и огня, а окрестность сотряс мощный взрыв: видимо, в доте находилось немало боеприпасов.

Наблюдавшие эту картину пехотинцы дружно выскочили из окопов и с громкими криками "ура!" бросились вперед. Они преодолели оборонительный рубеж противника. Путь к победе ценой своей жизни проложил им старший лейтенант Добровольский.

Герой Советского Союза старший лейтенант Павел Шевелев первым вступил в единоборство с новым фашистским самолетом ФВ-190. И сбил его. На обратном пути он попал под обстрел вражеских зениток. Осколком снаряда его ранило в бедро. Врачи настаивали отправить Шевелева в госпиталь, но он категорически отказался:

- Не могу оставить товарищей в такой трудный момент.

Летчику оказали медицинскую помощь и уложили его в землянке. А через несколько дней он снова вылетел на боевое задание.

Не раз отличался в схватках с врагом и старший лейтенант Николай Кузнецов. В один из морозных январских дней он со своей группой сопровождал штурмовиков. Над передним краем

им повстречались вражеские истребители. Со вспомогательного командного пункта мне хорошо была видна картина разгоревшегося воздушного боя.

Дерзкой атакой Кузнецов сбил их ведущего. Но, через несколько минут фашистам удалось поджечь машину ведомого Кузнецова. Летчик выбросился с парашютом и приземлился на своей территории.

Когда Кузнецов остался без прикрытия, на него насела пятерка "мессеров" и отсекла от основной группы. Уклоняясь от атак, которые следовали с разных направлений, он и сам наносил удары. Вскоре он вогнал в землю еще одного гитлеровца.

Но силы были неравны. Вот загорелся и его истребитель. Кое-как перетянув через линию фронта, он скрылся где-то за лесом.

Взрыва я не видел, но все равно очень волновался. Что сталось с Кузнецовым? К счастью, он благополучно посадил на заснеженном болоте горящую машину. Находившиеся неподалеку лыжники вытащили его из кабины и доставили в госпиталь.

Все мы, в том числе и врачи, потом удивлялись: как же мог Кузнецов управлять самолетом? Левая рука у него была перебита, висела, как плеть. Из рваной раны на груди хлестала кровь. Осколок снаряда, пробив партийный билет, остановился в нескольких миллиметрах от сердца.

Долго пробыл в госпитале Кузнецов. Когда же вылечился, снова вернулся в свою часть и продолжал сражаться с фашистами. Войну он закончил в Берлине, сбив 36 вражеских самолетов. В 1943 году ему присвоили звание Героя Советского Союза. Генерал-майор авиации Н. Ф. Кузнецов и поныне продолжает службу в кадрах ВВС.

На Северо-Западном фронте сражались многие известные воздушные бойцы. Здесь проявил беспримерное мужество Алексей Маресьев. Под Старой Руссой геройски погиб сын выдающегося полководца М. В. Фрунзе - лейтенант Тимур Фрунзе. Советское правительство посмертно присвоило ему звание Героя Советского Союза. Здесь отличился бесстрашный бомбардир и превосходный политработник военком эскадрильи Герой Советского Союза батальонный комиссар Григорий Таряник. Славу мастера по уничтожению мостов и переправ с воздуха приобрел капитан Федор Никитович Орлов. Дерзкими налетами на вражеские аэродромы прославился командир звена Герой Советского Союза капитан Александр Носов. Немало вражеских бомбардировщиков уничтожил в боях военком эскадрильи старший политрук Лазарь Чапчахов.

* * *

В конце 1942 года 11-я и 1-я ударная армии провели еще три

наступательные операции. Цель была прежняя: перерезать Рамушевский коридор и изолировать демянскую группировку фашистов. Авиация, как всегда, поддерживала пехоту, подавляя живую силу и огневые средства противника. Особенно большое напряжение испытывали в те дни штурмовики. Больше заходов! Дольше находиться над целью! Точнее наносить удары! - вот под какими девизами они действовали.

В этих боях снова отличились летчики 33-го гвардейского штурмового авиаполка во главе со своим командиром майором Васильевым.

В один из дней на задание вылетела группа под командованием Героя Советского Союза капитана Петра Матвеевича Марютина. Атакуя с малых высот, его летчики уничтожили и подавили несколько огневых точек. Затем они начали непрерывно обстреливать окопы и траншеи противника. Воспользовавшись этим, наша пехота поднялась в атаку и овладела первым рубежом неприятельской обороны.

Об умелых действиях летчиков группы капитана Марютина на следующий же день рассказала армейская газета. О мастерстве штурмовиков говорили на партийных собраниях и летно-тактических конференциях. Их смелость ставилась в пример, а опыт обобщался и распространялся в других частях.

П. Н. Марютин особенно отличился в боях под Старой Руссой. Сейчас он является почетным гражданином этого города.

Высокую выучку, железную волю и отвагу в 33-м гвардейском штурмовом авиационном полку проявили многие летчики. Рядом с Марютиным можно смело поставить Героев Советского Союза А. А. Носова и В. В. Васильчикова, штурмовиков Калинина, Мшвинерадзе, Быстрова, Федорова, Александрова, Голосова и других.

Исключительное мужество и самообладание проявил при выполнении боевого задания гвардии капитан Николай Петров. Он летал на штурмовку с тремя молодыми, еще не обстрелянными летчиками- Ливановым, Тарасовым и Синюкаевым.

При подходе к цели группа штурмовиков и сопровождавшие их истребители попали под обстрел вражеских зениток. От прямого попадания снаряда самолет Петрова загорелся.

Что делать? - встал перед ведущим вопрос. Если он повернет обратно, то и новички последуют его примеру. Задание останется невыполненным. "Нет, надо держаться до последней возможности", - решил Петров, хотя дым и гарь, проникшие в кабину, уже перехватывали ему дыхание.

Впереди показались артиллерийские позиции противника.

Хорошо видны орудия и мечущиеся около них фашисты. Небольшой доворот, и капитан нажимает пальцем кнопку бомбосбрасывателя. Внизу вырастают фонтаны взрывов. Их становится все больше. Это, по примеру ведущего, сбросили бомбы молодые летчики. Вражеская батарея тонет в дыму и пламени.

Петров разворачивает машину на обратный курс. Неожиданно мотор начинает давать перебои, потом умолкает совсем. Полого планируя, самолет задевает сначала накат немецкого блиндажа, затем проволочное заграждение и на какое-то время, словно в сказке, оживает. Затарахтевший мотор снова поднимает его над землей. Пролетев еще некоторое расстояние, горящий штурмовик наконец падает. Но, к счастью, капитан Петров и воздушный стрелок старший сержант Виноградов успевают выскочить из своих кабин. Обмундирование на них горело.

За "прыжками" штурмовика сверху наблюдали молодые летчики. Однако помочь командиру ничем не могли. Вернувшись на аэродром, они доложили обо всем, что видели, указали место приземления горящего самолета. Туда немедленно выехала поисковая группа, но на выжженном участке она обнаружила лишь остатки хвостового оперения "ила".

А где же экипаж? Неужели сгорел?

- Эй, летуны, идите сюда! - послышался чей-то голос с опушки леса.

Увидев вдали человека, размахивающего над головой пилоткой, бойцы поисковой команды направились к нему. Подъезжают и глазам своим не верят: Петров и Виноградов сидят под деревом и смачивают каким-то раствором обгоревшие руки; на закопченных лицах видны кровоподтеки.

Когда Петрова и Виноградова доставили в часть, врач немедленно осмотрел их.

- И как они остались живыми - ума не приложу, - сказал он, покачав головой.

Мы тоже немало удивлялись необыкновенной живучести машины, узнав о случившемся. Но поражали не столько живучесть самолета, сколько мужество и самообладание летчика. В самом деле: до последней возможности управлять горящей машиной, которая к тому же дважды натолкнулась на препятствия, мог только человек с железными нервами.

Причину странного поведения штурмовика инженеры потом объяснили примерно так. Не совсем исправным оказался бензопровод. Из-за этого поступление горючего на какое-то время прекращалось, а при касательном столкновении машины с землей

оно снова начало поступать в мотор.

Капитан Петров был награжден орденом Красного Знамени. Я лично вручил ему награду перед строем однополчан. Летчик к этому времени уже немного поправился, но руки его еще оставались забинтованными.

Когда мы с полковником Выволокиным возвратились к себе, начальник штаба рассказал нам о новом, не менее интересном и поучительном случае. Этот факт долго потом служил предметом удивления и восхищения.

Во время налета на укрепленный пункт противника осколок зенитного снаряда тяжело ранил командира бомбардировочного экипажа старшего лейтенанта Николая Ворожцова. Летчик потерял сознание. Неуправляемый самолет сразу опустил нос и начал снижаться. Почувствовав неладное, штурман младший лейтенант Николай Ка-нищев обернулся, и его охватил страх: лицо летчика было белым, как мел, глаза закрыты, правая рука безжизненно висела. Скорее инстинктивно, чем сознательно, штурман сорвался со своего места и, ударившись обо что-то головой, оказался позади сиденья командира корабля.

Что делать? Пилотировать самолет он немного умел. Прежний летчик лейтенант Токмарев иногда разрешал ему в воздухе подержаться за штурвал, даже позволял выполнять несложные эволюции. Но ведь этого мало. А посадка?

На лбу штурмана выступил холодный пот. В этот момент по сердцу полоснул испуганный возглас стрелка-радиста старшего сержанта А. Кузовкина:

- Командир, баки пробиты, меня заливает бензином...

Ничего не ответил ему Канищев. Он мучительно думал, как выровнять машину, пока она не свалилась в пике. Тогда уже не избежать гибели. В голове мелькнула спасительная мысль. Перегнувшись через спинку кресла, он левой рукой ухватил штурвал, выровнял самолет, а затем правой дотянулся до педалей. Управляя так бомбардировщиком, штурман вскоре пробил облака и увидел землю.

Ему не раз приходилось летать над этим районом, и он по характерным ориентирам, которые знал на память, быстро восстановил ориентировку.

Вот вдали показался аэродром. Канищев прекрасно сознавал, как мало у него надежд на благополучное приземление, их почти нет. Ведь даже для опытного летчика посадка каждый раз представляет нелегкую задачу. Поэтому он крикнул Кузовкину:

- Скорей выбрасывайся с парашютом!

Ответа не последовало. Чтобы хоть немного уберечь командира от удара, Канищев на несколько секунд освободил

правую руку и за лямку парашюта подтянул тело Ворожцова к спинке сиденья. Тот застонал от боли и открыл глаза.

- Командир, садимся, - крикнул ему в ухо Канищев. - Помоги убрать газ и выключить моторы.

Но Ворожцов снова впал в забытье и уронил голову на грудь. Левая рука его лежала на секторе управления газом. Тогда штурман толкнул его руку, скорость уменьшилась, но не до такой, какая необходима для нормальной посадки. Выпустить шасси Канищев не мог, поскольку не знал, как это делается.

Самолет, угодив на заснеженное поле, чиркнул по белому насту, подпрыгнул и снова пополз, оставляя глубокую борозду. Потеряв скорость, он свалился, наконец на крыло. К нему бросились все, кто находился поблизости.

Разбив остекление кабины, авиаторы быстро вытащили из нее летчика и штурмана. Врач тут же оказал им обоим медицинскую помощь.

Первым пришел в сознание Николай Канищев.

- Где Кузовкин? - спросил он.

- Не волнуйся, жив твой стрелок-радист, - успокоили его. Правда, ему не сказали, что Кузовкина вытащили из кабины в бессознательном состоянии, с посиневшим лицом. Надышавшись паров бензина, он не сразу пришел в чувство.

В 1942 году на Северо-Западном фронте враг по-прежнему имел большое превосходство в авиации. Осенью, когда он перешел в наступление, чтобы расширить Ра-мушевский коридор, его бомбардировщики, налетая большими группами, буквально висели над боевыми порядками 1-й ударной армии. Оказать им сколько-нибудь серьезное противодействие мы не могли. Многие наши полки были вооружены английскими "харрикейнами", американскими "киттихауками" и "томагавками". Эти самолеты по своим качествам сильно уступали немецким. Да и возиться с ними приходилось немало. Особенно досаждала нехватка запасных частей.

Из иностранных истребителей лучшим считался "аэрокобра". Но и он страдал серьезным недостатком - слабое вооружение. Пришлось ставить на него наши пушки. Кроме того, на "аэрокобрах" вскоре выявился и другой порок - хрупкость хвостового оперения. Некоординированными движениями рулей молодые летчики быстро выводили его из строя.

- Горе, а не самолет, - ругались летчики. Через Москву связались с представителями фирмы, поставлявшей по ленд-лизу авиационную технику.

- Не может быть, - удивились американцы. - Машина надежная.

Тогда командировали в США летчика-испытателя НИИ ВВС инженера Кочеткова. В присутствии хозяев фирмы и специалистов (поведение самолета в воздухе Кочетков комментировал по радио) советский летчик некоординированными действиями начисто сломал "аэрокобру" и выбросился с парашютом.

Американцам ничего не оставалось, как согласиться с заключением советских авиационных специалистов. Хвостовая часть самолета потом была усилена, и он стал надежнее.

Нехватка отечественных истребителей, несовершенство иностранной техники породили у некоторой части летчиков неверие в свои силы. Они начали придерживаться оборонительной тактики. Среди летчиков-штурмовиков начались разговоры, что Ил-2 не может выполнять боевые задания без сильного прикрытия, что в воздушном бою он якобы беспомощен.

Нужно было повести решительную борьбу с этими опасными настроениями, объяснить причины наших неудач, вернуть людям веру в свои силы.

Командование, политорганы, партийные и комсомольские организации армии усилили воспитательную работу. Широко развернулась пропаганда опыта лучших мастеров воздушного боя, штурмовок, бомбометания. В центр внимания была поставлена наступательная тактика.

Командующий воздушной армией лично занялся разработкой приемов борьбы штурмовика с истребителями противника, составил ряд памяток летчику. Для нас в то время эта проблема была одной из главных, так как "илы" не всегда могли рассчитывать на сопровождение истребителей. Значит, им требовалось умение защищаться самим, выполнять задания без прикрытия. Вместе с генералом Кондратюком мы выезжали в части, рассказывали летчикам-штурмовикам о неиспользованных возможностях этого удивительного многоцелевого самолета, устраивали показные воздушные бои штурмовика с истребителями.

Вначале кое-кто отнесся с недоверием к нашей затее. И не без оснований. В практике было немало случаев, когда штурмовики, отбиваясь от вражеских истребителей, не наносили им никакого урона. Их просто-напросто подводила привычка стрелять по площадям, без тщательного прицеливания. Вот и требовалось разъяснить это людям, провести с ними соответствующую подготовку.

Для начала штурмовики стали учиться уничтожать тихоходные транспортные самолеты врага. Результат превзошел все ожидания. Многие летчики, даже не думая об охоте, как бы попутно, сбивали в день по два и более транспортника.

Это воодушевило летный состав. Теперь им уже казалось странным уклоняться от единоборства с противником в воздухе.

Первыми рискнули вступить в бой с вражескими истребителями Герой Советского Союза старший сержант В. Я. Рябошапка и Гаврилов.

Василий Рябошапка, замыкая однажды группу штурмовиков, подвергся атаке Ме-110. Выпустив по "илу" очередь снарядов, тот проскочил вперед и сам стал хорошей мишенью. Летчик-штурмовик немедленно воспользовался промахом фашиста и открыл по нему прицельный огонь. Вражеский самолет загорелся и врезался в землю.

После этой удачи Рябошапка сам стал напрашиваться в замыкающие, зная, как падки вражеские летчики до самолетов, идущих в хвосте группы. За короткий срок он сбил четыре истребителя противника.

О старшем сержанте Рябошапке в армии ходили легенды. Но я расскажу о случае, отраженном в документах. При выполнении боевого задания летчик был тяжело ранен. Правая рука повисла плетью. И все-таки штурмовик сумел привести самолет на свой аэродром. Совершив посадку, он сразу же потерял сознание. Тогда врачи спасли жизнь храбрецу.

С летчиком Гавриловым произошел такой случай. На тройку

"илов", возвращавшихся с задания без прикрытия, напали два Ме-109. Один штурмовик им удалось сбить, другой успел уйти. Гаврилов, оставшись один, смело принял неравный бой. Дрался он мастерски. Расстреляв весь боекомплект, вражеские истребители вынуждены были уйти не солоно хлебавши.

Воздушные бои, проведенные Рябошапкой, Гавриловым и другими летчиками, показали: если "илом" управляет умелый и мужественный боец, ему истребитель не страшен.

Был случай, когда для отражения налета вражеских бомбардировщиков мы направили четыре штурмовика и четыре истребителя. "Илы" атаковали первыми. Ведущий группы командир 74-го штурмового авиаполка майор П. А. Савченко с ходу дал меткую очередь по "юнкерсу" и поджег его. А минут через десять еще три самолета противника упали на землю. Два из них сбил Савченко, один лейтенант Михаил Мшвинерадзе. Советские штурмовики благополучно вернулись домой. Мы потеряли лишь одного истребителя.

Летом и осенью 1942 года, в период наиболее ожесточенных боев за Рамушевский коридор, мы все чаще стали применять штурмовиков для борьбы с воздушным противником. За вторую половину этого года экипажи "илов", выполняя свои основные задачи, "попутно" сбили 44 вражеских самолета.

Боевые, особенно оборонительные, возможности самолета-штурмовика значительно возросли, когда на нем оборудовали вторую кабину. В модификации "ила" активное участие принял главный инженер 6 ВА В. Н. Кобликов.

Вот что писал 9 сентября 1942 года начальник отдела Управления опытного строительства ВВС Красной Армии командующему 6-й воздушной армии и командиру 243-й штурмовой авиадивизии подполковнику И. В. Дельнову, который первым у нас высказал идею установки на штурмовике второй кабины:

"В течение 7-8 сентября сего года на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе был осмотрен представленный вами самолет Ил-2 с дополнительной задней огневой точкой под пулемет ШКАС калибра 7,62 мм. Осмотр производили: заместитель командующего ВВС Красной Армии по инженерно-авиационной службе генерал-лейтенант инженерно-авиационной службы А. К. Репин, от ЦК ВКП(б) бригадный комиссар Н. С. Шиманов, заместители наркома авиационной промышленности А. С. Яковлев и П. В. Дементьев, главный конструктор самолета С. В. Ильюшин и другие представители ВВС Красной Армии и авиационной промышленности.

Все присутствующие оценили инициативу 243-й штурмовой

авиадивизии по установке огневой точки и считают возможным самолеты Ил-2, находящиеся в частях, оборудовать установкой. Конструкторскому бюро тов. Ильюшина поставлена задача - учесть опыт вашей дивизии и разработать более усовершенствованную заднюю кабину".

Вскоре все самолеты Ил-2 стали выпускаться со второй кабиной, в которой устанавливался крупнокалиберный пулемет. Много сотен вражеских самолетов сбили потом воздушные стрелки. Более уверенно стали действовать над полем боя и летчики, поскольку задняя полусфера была теперь надежно защищена. Если раньше истребители противника безбоязненно подходили к штурмовику на 50-100 метров, то сейчас вынуждены были увеличить дистанцию открытия огня до 600-800 метров. Вопрос о прикрытии "илов" стал менее острым.

* * *

На нашем фронте сражалась большая группа опытных немецких летчиков-истребителей, вооруженных самолетами Ме-109ф и Ме-109. Действовали они дерзко, даже нагло. Поэтому некоторые наши командиры пришли к выводу, что против них можно сражаться только "большой кучей", становиться в круг и обороняться. Теперь, когда у врага появились скоростные истребители, такая тактика оказалась для нас явно невыгодной. Следовало решительно отказаться от нее, перейти от обороны к наступлению. Опыт учил, что победы можно добиться только активными действиями.

Практика войны подтвердила, что основной боевой единицей в истребительной авиации является пара. Она должна быть слаженной, слетанной. Подбор ведущих и ведомых производился с учетом не только подготовки летчиков, но и их характеров, а также личных взаимоотношений между ними. Без особой на то необходимости состав пары мы старались не менять.

Из наиболее опытных и храбрых летчиков была создана группа истребителей-асов. Им ставилась задача - дерзкой наступательной тактикой сбить спесь с врага, показать другим, как нужно истреблять захватчиков.

В группу вошли Н. Шаров, Б. Ковзан, Коротков, И. Мо-туз, Деркач, Чубуков, Пучков и Чулаев.

Первой образец мужества и мастерства показала четверка истребителей под командованием старшего лейтенанта Шарова. Встретившись с восьмеркой "мессершмиттов", она не отступила, а смело атаковала врага. Сбив три фашистских самолета, наши асы без потерь вернулись домой.

Блестяще провела воздушный бой с двумя "мессер-шмиттами" пара лейтенанта Пучкова. Оба вражеских самолета были сбиты.

Одним из выбросившихся с парашютом фашистских летчиков оказался обер-лейтенант Вернер, инструктор высшего пилотажа.

Пара Чулаева дралась против тройки "мессершмиттов". И опять победа оказалась на нашей стороне. Советские истребители сбили два фашистских самолета.

Успехи наших асов подняли дух у всех летчиков. Они увидели, что враг боится дерзких, решительных атак, теряется, когда против него применяют новые тактические приемы.

Теперь советские летчики-истребители не боялись проникать в глубокий тыл противника, сами нападали на вражеские самолеты. Фашисты вынуждены были отказаться от полетов парами, потому что нередко становились легкой добычей наших асов. Они стали летать группами по 6-8 самолетов. Теперь уже мы врагу навязывали свою волю, заставляли менять тактику.

Однажды против восьмерки "яков", возглавляемой командиром 744 иап майором С. Найденовым (она патрулировала над своими наземными войсками), гитлеровцы выслали 18 самолетов. Находясь на вспомогательном пункте управления, я сразу же узнал об этом и хотел было вызывать подкрепление, но Найденов по радио заверил меня, что они управятся сами.

Бой начался на небольшом удалении от пункта управления, и мы хорошо видели, как он протекал. По команде майора Найденова наши летчики устремились навстречу противнику. Завязалась такая карусель, что определить, где свои, где чужие, временами было невозможно. В небе стоял надрывный гул моторов, глуховатый перестук авиационных пушек и трескотня пулеметов.

Видим, на один из наших "яков" набросилась четверка "мессеров". С разных сторон к нему потянулись огненные трассы.

- Эх, пропал парень! - обронил кто-то из стоявших рядом работников пункта управления.

- Как это пропал? - возразил ему другой. - Смотри, как он сам их чехвостит.

Удивляться было чему. Отколотый от группы, советский истребитель не только искусно оборонялся, но и смело атаковал.

- Смотри какой молодец! - не удержался от восклицания майор Н. Ф. Щепанков из оперативного отдела, - Поджег-таки одного. Горишь, проклятый фашист!

Потом мы узнали фамилию героя. Им оказался старший лейтенант И. Мотуз, уже не раз отличавшийся в воздушных схватках. В том бою летчик получил тяжелое ранение, но, истекая кровью, сражался до тех пор, пока фашисты, израсходовав боеприпасы, не повернули домой. Пять сбитых вражеских самолетов и один потерянный свой - таков итог неравного

поединка. Как тут было не вспомнить крылатое суворовское изречение: "Воюют не числом, а умением".

Война явилась для нас суровой школой. В ходе ее многое пришлось пересмотреть, решительно отказаться от старых тактических схем и приемов.

Вначале, например, мы летали, как правило, плотным строем. И в этом была необходимость. Ведь радиостанции на большинстве самолетов отсутствовали. Управлять ими в воздухе приходилось лишь с помощью различных эволюции, покачиванием крыльев. Рассредоточить машины по высоте и по фронту, вдохновить людей в нужный момент словом командир группы не мог. Абсолютно глухой и немой, он напоминал собой наседку, которая боится далеко отпустить от себя цыплят. А воздушные бои на скоростных машинах потребовали прежде всего большого пространства. Успех сопутствовал тому, кто искусно маневрировал, умело использовал облака и атаки со стороны солнца, уверенно и оперативно управлял группой.

Тем не менее радио внедрялось в авиации с большими потугами. Сказывалась привычка летать по старинке. Приходилось не только убеждать людей, но принимать самые решительные меры к тому, чтобы новый вид связи занял в авиационных частях подобающее место. Похвальную настойчивость в этом проявили Даниил Гаврилович Денисенко и его помощник майор Р. С. Терский.

Большую роль в обеспечения четкого управления авиацией, особенно истребительной, сыграли передовые наблюдательные и командные пункты. Создавались они в районах боевых действий наземных войск.

Ведь как было раньше? Командир стрелковой дивизии просит: "Товарищи! Сделайте так, чтобы авиация висела над войсками непрерывно. Она морально вдохновляет бойцов".

Согласен. Моральный фактор имел немаловажное значение. Но у нас не хватало сил для того, чтобы обеспечить непрерывное пребывание самолетов над войсками, да и эффективность такого "висения" была незначительной. Когда же появились вспомогательные пункты управления (ВПУ), все стало выглядеть совершенно иначе.

Находившиеся в войсках представители ВВС непрерывно информировали авиационных командиров об изменениях в боевой обстановке, в любой момент могли вызвать самолеты, нацелить и перенацелить их на те объекты, которые в данный момент представляют особую важность. Они также своевременно предупреждали летчиков об опасности.

На передовые вспомогательные пункты управления выезжали

не только командиры соединений и частей, но и рядовые летчики. Находясь там, они воочию убеждались, как внимательно следят за их действиями с земли, какую неоценимую помощь им нередко оказывают. Это заметно повысило ответственность летного состава за каждый боевой вылет, заставило их внимательно прислушиваться к голосу земли.

В глухой деревушке, вплотную примыкавшей к Рамушевскому коридору, стояла полуразрушенная церковь. Из всех строений она только и уцелела. Одно время здесь размещался артиллерийский наблюдательный пункт, а потом сюда перебрались наши люди. Капитан И. В. Маргорский разместился на чердаке церкви, откуда открывался широкий обзор. Вступая в связь с вылетающими на задания самолетами, он информировал их о воздушной обстановке, предупреждал о появлении вражеских истребителей, словом, был глазами и ушами вспомогательного пункта управления.

Вражеские бомбардировщики не раз совершали налеты на церковь. Видимо, противник знал, что она используется нами для управления авиацией. Однако Маргорский даже во время самых сильных бомбежек добивался бесперебойной и устойчивой связи с экипажами. Его смелость и находчивость во многом способствовали успеху в боевой работе авиачастей.

Авиация, как и другие виды Вооруженных Сил, имеет свой тыл. Выше мы уже говорили о героизме и самоотверженности его многочисленных тружеников.

Теперь хочется доброе слово сказать об инженерах и техниках П. Г. Коврижникове, Корчагине, Зубареве, В. И. Шурыгине, Ф. А. Шалине, П. С. Беликове, А. М. Григоряне, А. И. Субботине и других, которые делали все возможное и невозможное для поддержания самолетов в постоянной боевой готовности.

Исключительно четко работали, несмотря на тяжелые фронтовые условия, специалисты 16-го авиаремпоезда, которыми руководил инженер-майор В. И. Кривко, 57-я стационарная авиационная мастерская, возглавляемая инженер-подполковником А. М. Прусовым, авиационные мастерские, руководимые инженер-полковником И. Г. Ивановым и Красницким.

Авиация не может жить без аэродромов. Наши строители творили буквально чудеса, нередко подготавливая взлетно-посадочные полосы за считанные часы.

Отдел авиационного строительства армии был укомплектован опытными инженерами, техниками, другими специалистами. Вначале этот коллектив возглавлял полковник В. А. Мясков, затем инженер-майор А. Б. Рабинович. Много сил и

старания вкладывали в работу командир 14-го инженерно-аэродромного батальона майор Г. Т. Ворона и его заместитель по политической части М. Л. Парецкий, командиры батальонов Богновец, Чибисов, Иваненков, заместитель командира инженерно-аэродромного батальона инженер-капитан П. М. Юрин и другие.

5-й отдельный инженерно-аэродромный батальон, например, в течение 1941 года создал в указанном районе целую аэродромную сеть. С этих аэродромов долго и активно действовала вся авиация Северо-Западного фронта. Другие четыре батальона также заблаговременно занялись подготовкой взлетно-посадочных полос. В помощь им мы направили два вновь сформированных подразделения.

Кроме действующих строители создавали немало ложных аэродромов. При этом они проявляли немало выдумки и изобретательности. На местных деревообрабатывающих предприятиях из фанеры и досок сооружались макеты самолетов, автомашин и другой техники. С помощью хитроумных устройств вся эта бутафория приводилась в движение. Специально выделяемые экипажи имитировали взлеты и посадки.

И враг нередко попадался на удочку. Тысячи тонн бомб он сбрасывал на пустыри.

Охране аэродромов от ударов с воздуха способствовали маскировщики. Они действовали под руководством таких опытных специалистов, как майор Беляев, К. А. Щипин, С. М. Королев.

Первая фронтовая зима, 1941/42 года, оказалась особенно тяжелой для аэродромщиков. Морозы доходили до 40-42 градусов, часто бушевали метели. Чтобы в этих условиях создавать новые и поддерживать в рабочем состоянии действующие аэродромы, специалистам приходилось проявлять максимум старания и смекалки. Кроме тракторов и автомашин, другой техникой они не располагали. Для уплотнения снега из подручных материалов сооружались деревянные катки, волокуши, всевозможные гладилки, струги, снеготаски.

Как известно, до войны наши самолеты зимой летали на лыжах. Требования к аэродромам предъявлялись не такие уж жесткие. Но когда постановлением Государственного Комитета Обороны всю боевую авиацию поставили на колеса, работы у аэродромщиков заметно прибавилось.

Но и здесь выход был найден. Там, где возможно, аэродромы стали строить на замерзших озерах.

В январе 1942 года было приказано срочно подготовить аэродром в районе станции Лычково. Выехав на место, инженеры-

изыскатели поначалу схватились за голову: кругом болота, причем они не промерзали даже в сильные холода, так как торф является хорошей теплоизоляционной прокладкой. Что делать? Пришлось подобрать более-менее ровный участок пахотной земли, разровнять его, утрамбовать, засыпать дренажные канавы.

Аэродром был построен за двое суток. Там трудились сотни скромных воинов-героев. Распорядительностью и смекалкой блеснули тогда командир 14-го инженерно-аэродромного батальона Г. Т. Ворона, политработник М. Л. Парецкий, специалисты Чибисов, Коноплев, Мыс-ляков, Тараканов, Гуринов, Багновец, Раков, Дюбенко и многие другие. Во время бомбежки погиб опытный инже-нер-аэродромщик Петр Сидорович Минаев.

Когда строили аэродром в Андреаполе, враг находился в трех километрах от города. Фашистские бомбардировщики по нескольку раз в день бомбили строителей. И все-таки задание было выполнено в рекордно короткий срок.

На озере Пено строительством аэродрома руководил заместитель командира инженерно-аэродромного батальона инженер-капитан Павел Тюрин. В самый разгар работ туда прибыл начальник аэродромного строительства Рабинович.

- Не успели к сроку, - пожаловался ему Тюрин. - Волокуш не хватает для вывозки снега.

- А что, если мобилизовать бойцов с плащ-палатками? - подал мысль Рабинович. - Да и местное население охотно поможет.

Выход нашелся. Общими усилиями за одни сутки была очищена от снега полоса длиной около километра и шириной 12-15 метров. Вскоре на ней приземлились самолеты и сразу же зарулили в капониры, вырытые в снегу. А через час, заправившись горючим и боеприпасами, они ушли на боевое задание.

Зима для аэродромщиков была не только врагом, но и союзником: промерзший грунт по крепости напоминал бетон. А что делать весной, когда земля раскисает и вскрываются болота?

Работники отдела аэродромного строительства заранее готовились к распутице, составляя всевозможные проекты. После консультаций с московской научно-исследовательской станцией было принято такое решение. С наступлением теплых дней одну часть аэродрома тщательно утрамбовать, а затем покрыть снегом и соломой, чтобы как можно дольше задержать снеготаяние. Другую же, наоборот, очистить от снега, посыпать сажей, золой и мелкой крошкой торфа, проделать канавы для стока воды. Пока будут проходить полеты со снежной полосы, вторая за это время подсохнет и тоже станет готовой к приему самолетов. Ведь полеты ни на один день не должны прекращаться.

До войны существовала теория укрепления грунтов. Смысл ее

сводился к тому, что по мере оттаивания земли надо вдавливать в нее щебенку и гравий. Но боевая практика, в частности в условиях северо-запада, эту теорию начисто отвергла. Из-за нее мы "погорели", например, весной 1943 года, когда попробовали таким способом укрепить взлетно-посадочную полосу в Крестцах. Мобилизовав весь наличный автотранспорт, за одну ночь завезли туда 15 тысяч кубометров гравия. Разровняли, начали уплотнять. И что же? Верхний слой земли тракторы, и автомобили так разрушили, что полоса превратилась в месиво. И сколько туда ни сыпали гравия, он исчезал в грязи, словно в бездне.

Перед утром Рабинович звонит мне и докладывает:

- Беда, все труды пропали...

- Что думаете дальше делать? С рассветом начнется боевая работа, надо принимать самолеты, - говорю ему.

- Бросаем эту полосу, начнем укатывать другую, рядом.

Это нас и выручило. С укатанной полосы самолеты совершили несколько боевых вылетов в район Демянска.

Особенно большой размах строительство получило летом 1942 года, когда по решению Государственного Комитета Обороны начала создаваться аэродромная сеть в оперативной и стратегической глубине. Наши инженерные батальоны за короткий срок соорудили более ста грунтовых аэродромов. Мастера-умельцы с помощью только топора и пилы построили прекрасные капониры для самолетов, складские помещения, командные пункты, укрытия для личного состава. Правда, нашим авиачастям не пришлось воспользоваться этими аэродромами, но они наверняка пригодились для других.

* * *

По вечерам или в ненастную погоду, когда в боевых действиях авиации наступало затишье, я любил завернуть на огонек в политотдел. Люди там подобрались толковые, и с ними интересно было беседовать.

Но чаще всего политотдел пустовал. В таких случаях дежурный в шутку говорил: "Все ушли на фронт". И действительно, работники политотдела дневали и ночевали на аэродромах, помогая командирам, политработникам, партийным и комсомольским организациям в воспитании людей, в подъеме их боевой активности. Пример им подавал их начальник полковник Я. И. Драйчук. Политотдельцы хорошо знали положение дел на местах, снабжали меня и штаб объективной и исчерпывающей информацией.

В частях работники политотдела пользовались уважением и авторитетом. Взять, к примеру, лектора майора Жаркова, которого многие авиаторы попросту звали Сашей.

- Пришлите Сашу, - просили летчики или ремонтники. - Он хорошо читает лекции о международном положении.

Не только Александр Жарков, но и другие работники политотдела армии майоры С. Козлов, А. Юшко, Н. Батин, А. Севидов, капитаны Ольховатов и Кузнецов - всегда были желанными людьми в авиационных частях и тыловых подразделениях. А помощник начальника политотдела по работе среди комсомольцев капитан А.Славинский вообще никогда не сидел в политотделе. Он находился в гуще молодежи, которой в армии было довольно много, проводил комсомольские собрания, организовывал тематические вечера и встречи с отличившимися в боях, был душой различных культурных мероприятий в часы досуга.

Как тут не вспомнить проникновенные ленинские слова о важности и значимости политической работы: "Где наиболее заботливо проводится политработа в войсках и работа комиссаров, там нет расхлябанности в армии, там лучше ее строй и ее дух, там больше побед".

В армии выходила газета "Сокол Родины". Редактировал ее опытный журналист майор А. Рутман, Сотрудниками редакции были П. Прошин, С. Красильщик, М. Рогов, П. Горшков, В. Кучин и другие товарищи. Они неплохо знали летное дело и были, как и работники политотдела, тесно связаны с частями. Все наиболее важные события находили оперативное и яркое отражение в армейской печати.

Хорошую помощь редакции армейской газеты оказывали писатели и маститые журналисты, навещавшие Северо-Западный фронт.

В 1942 году в Выползово, где находился штаб нашей воздушной армии, приехал из Москвы поэт Сергей Михалков. Его, видимо, так захватила боевая жизнь авиаторов, что он надолго остался у нас. "Приписали" мы его к редакции.

Внимание писателя сразу же привлекла колоритная фигура бесстрашного истребителя Алексея Смирнова, слава о котором гремела по всему фронту. Ему посвящались статьи в нашей и во фронтовой газетах. Да и сам летчик в свободные от боев часы кое-что пописывал. Его статьи вначале печатались в "Соколе Родины". Потом мы объединили их и издали отдельной книжкой под названием "Слагаемые победы". На основе личной практики и опыта товарищей А. Смирнов просто и убедительно рассказывал, как лучше уничтожать вражеские самолеты, как использовать в воздушных боях внезапность, хитрость и смекалку, чтобы побеждать даже численно превосходящего противника. К тому времени отважный истребитель имел на своем счету уже 16

сбитых самолетов врага, был представлен к званию Героя Советского Союза.

Писатель познакомился с Алексеем, а потом узнал, что в другой части служит его однофамилец Василий Смирнов. Молоденький, подстриженный под ежика, летчик ничем не выделялся среди товарищей. Но слава о нем, о его мужестве и мастерстве, вышла уже далеко за пределы части. Василий Смирнов особенно проявил себя как мастер воздушной разведки.

Сергея Владимировича Михалкова заинтересовали эти легендарно смелые бойцы-однофамильцы, и он посвятил им стихотворение, так и озаглавленное "Смирновы". Когда черновой вариант был готов, писатель пришел к Якову Ивановичу Драйчуку и дал ему прочитать.

- Все хорошо, Сергей Владимирович, - сказал ему начальник политотдела. Только деревня у вас выглядит какой-то лубочной. Я сам родился в глухой белорусской деревушке, знаю ее.

- Возможно, возможно, - охотно согласился Михалков. - Я ведь городской житель.

Драйчук посоветовал, что и как следовало бы поправить. Через день Михалков принес на просмотр новый вариант стихотворения. В таком виде оно и было опубликовано в армейской газете.

Если полистать фронтовые страницы "Сокола Родины", то там можно встретить немало стихотворений Сергея Михалкова. Они воспитывали у авиаторов жгучую ненависть к врагу, прославляли героизм и мужество советских воздушных бойцов.

В ноябре 1942 года 288-му штурмовому авиационному полку присвоили звание "Гвардейский". С. В. Михалков тут же откликнулся на это событие и посвятил героям полка марш. Поэма С. Михалкова "Мать солдатская" печаталась в нескольких номерах нашей газеты. Поэтому я, не раздумывая, подписал представление к награждению поэта орденом Красной Звезды и через некоторое время с удовлетворением вручил ему заслуженную награду.

В газете кроме стихов, рассказов и корреспонденции часто печатались письма воинам от родных. Вспоминается такой эпизод. Как-то вечером зашел ко мне Яков Иванович, вынул из папки исписанный карандашом треугольничек и говорит:

- Прочтите, Федор Петрович. Меня это письмо до глубины сердца тронуло.

- Что за письмо? - спрашиваю его.

- Пишет мать нашего солдата Дарья Макарова из деревни Матосово, которую недавно освободили наши войска. Мне его переслал замполит полка.

Я начал читать и с первых же строк понял, какая душевная боль водила рукой старой крестьянки.

"Дорогой сыночек Ванюша, - писала женщина, - чернил не хватит на то, чтобы описать, какие мучения мы приняли от немцев. Забрали у меня всю птицу, поросенка, а потом и лошадь. Дом, конюшню, баню немцы разобрали окопы свои покрывать. Жили мы в лесу. Ели мох, лепешки из опилок. От голода умерли братья твои Миша и Коля. Алеше все внутренности немцы отбили. Меня тоже били по голове..."

В заключение письма мать наказывала сыну: "Бей, Ванюша, немцев нещадно за наши мученья, не жалей их, супостатов. Я, твои братья Алеша, Вася, Володя и сестра Нюра целуем тебя".

О зверствах гитлеровцев на оккупированной ими советской территории я слышал и читал немало, но этот живой человеческий документ взволновал меня необычайно. Я мысленно представил, как старая крестьянка с кучей малых детей, изгнанная из собственного дома, ютилась где-то в лесу, в наспех вырытой норе-землянке, и терпела неимоверные лишения. Двое погибли с голоду, Алеше отбили все внутренности... А сколько таких матерей, которым враг затмил солнце, лишил их всего, что добывалось нелегким трудом.

Воспитание ненависти к врагу было тогда такой же необходимостью, как обучение владеть автоматом, пулеметом, гранатой. И мы делали все, чтобы разжечь священный гнев бойцов к фашистским убийцам и насильникам, Бесхитростное письмо старой крестьянки было убедительным обличающим документом. Поэтому я посоветовал Якову Ивановичу:

- Надо его обязательно напечатать в газете. Пусть все знают, что принес на нашу землю фашизм.

- Мы тоже в политотделе так решили, - поддержал Драйчук. - А политработникам потом дадим указание зачитать письмо в каждом подразделении.

- Кстати, не забудьте напомнить им и о Вове Николаеве, - сказал я Драйчуку.

- Да, да, и о Вове тоже, - согласился Яков Иванович.

Вову Николаева, одиннадцатилетнего мальчонку, наши автомобилисты обнаружили в придорожной канаве. Его мать убило осколком фашистской бомбы, когда она с сыном шла, видимо, в соседнюю деревню. До смерти напуганный парнишка сжался в комочек, когда к нему подошли наши солдаты. Мать похоронили, а мальчонку взяли к себе на воспитание летчики. Девушки-связисты сшили ему гимнастерку, подобрали пилотку. Весь полк заботился о нем, как о родном сыне.

- А где твой отец? - спросили Вову.

- На фронте убили.

Мальчик-сирота прижился в полку, помогал летчикам и техникам чем мог, а они перенесли на него всю свою нерастраченную любовь к детям. Однажды при подготовке к боевому вылету кто-то из техников вытащил из кармана кусок мела и попросил Вову написать на бомбах, подвезенных к самолетам, по два слова: "За папу!", "За маму!"

Местный фотограф запечатлел эту сцену на фотопленку. Снимок был напечатан в армейской газете. Сергей Михалков сопроводил его взволнованными строками:

Лишившийся отца
И материнской ласки,
Приют нашедший
В части фронтовой,
Он на литом боку
Таящей смерть фугаски
Как приговор врагу
Оставил почерк свой.
И в яростный момент бомбометанья,
Вселяя страх в немецкие сердца,
Священным будет мщенье в сочетанье
Руки ребенка и руки бойца.

В один из осенних дней на нашем аэродроме приземлился истребительный авиаполк. В боях под Воронежем им командовал Герой Советского Союза С. И. Миронов, а теперь - его бывший заместитель О. М. Родионов, тоже храбрый летчик и умелый организатор. Прежнего командира выдвинули на дивизию.

Мы встречали полк вместе с командиром дивизии Георгием Ивановым. Прилетели пока только две эскадрильи. Третья задержалась на прежнем месте, чтобы завершить подготовку молодых летчиков.

Знакомимся с людьми: молодец к молодцу. У каждого на груди по четыре-пять боевых наград. Петр Углянский, Анатолий Кисляков, Федор Мазурин, Николай Пасько, Алексей Быковец - кого ни возьми - каждый мастер воздушного боя. На счету у них по десяти и более сбитых вражеских самолетов.

В то время на нашем фронте было затишье, и мы решили дать летчикам возможность хорошенько ознакомиться с особенностями местных условий. Им поставили также задачу - изучить наш боевой опыт, который был уже обобщен штабом и политотделом армии.

На исходе 1942 года началась подготовка к наступательной операции. В декабре на фронт прибыл специальный самолет-разведчик Ту-2. По заданию Верховного Главнокомандования его

экипаж должен был разведать и сфотографировать демянский плацдарм противника. Москва предупредила: в полетах охранять самолет с особой тщательностью. Командующий поручил мне лично проследить за этим.

- Кого пошлем на сопровождение? - спрашиваю у командира полка подполковника Родионова.

- Эскадрилью капитана Кислякова. Там подобрался отличный летный состав.

Пригласил я их, проинструктировал, а утром 30 декабря они вместе с экипажем Ту-2 вылетели на задание. А. В. Кислякова предупредил: за разведчика отвечаешь головой.

Казалось, все было предусмотрено: определены маршрут и профиль полета, указаны зоны наибольшего сосредоточения вражеской зенитной артиллерии и рубежи вероятных встреч с истребителями противника. Но боевая действительность всегда может внести свои коррективы, порой самые неожиданные.

Так случилось и на этот раз. Не успели самолеты набрать заданную высоту, как к аэродрому приблизилась восьмерка "мессершмиттов". Видимо, они не заметили советских истребителей, зато наши сверху их сразу же обнаружили.

- Сзади "мессеры"! - послышался голос старшего лейтенанта В. Безродного.

Командир эскадрильи, забыв на время об основном задании, подал команду атаковать и, развернувшись, первым устремился к ведущей паре. Короткая очередь, и один из вражеских самолетов, вспыхнув, пошел к земле. Искусным маневром Кисляков зашел в хвост другому вражескому истребителю. Огонь открыл с дистанции 50-70 метров. "Мессер", распустив шлейф густого дыма, развернулся и стал уходить. Упустить врага Кисляков не мог. Он нагнал его над городом Валдай, но, увидев, что тот выпустил шасси и собирается сесть на озеро, не стал больше стрелять. Ведь враг подбит и садится на нашей территории. Все равно его возьмут в плен.

Пока Кисляков дрался с ведущей парой, Николай Пасько и Владислав Лоренц тоже подбили по одному вражескому истребителю. Они сели на льду того же озера, около Валдая. Подоспевшие солдаты захватили всех трех фашистских летчиков в плен.

Четыре сбитых самолета! Победа блестящая! Но тут командир эскадрильи, разгоряченный боем, вдруг вспомнил о воздушном разведчике. Где он? Набрав высоту, Кисляков устремляется к линии фронта, до рези в глазах всматривается в горизонт, но обнаружить Ту-2 никак не может. Глянул на приборы и ахнул: бензина осталось только на обратный путь до своего аэродрома.

С тяжелым чувством возвращался Кисляков домой. Если противнику удалось сбить нашего воздушного разведчика - трибунала не миновать. Никто не посмотрит на его прошлые заслуги и не примет во внимание блестящую победу в только что закончившемся поединке с "мессерами". Какова же была радость комэска, когда он увидел над аэродромом Выползово заходившего на посадку Ту2. Позже выяснилось, что воздушный разведчик не стал дожидаться, когда истребители сопровождения закончат бой, один прошел по намеченному маршруту и сделал все, что требовалось.

Однако удача не смягчила гнева генерала Кондратюка. Он приказал командиру дивизии Иванову строго наказать не только Кислякова, но и всех летчиков его группы.

Мне тоже тогда было сделано замечание. Но потом, поостыв, командующий смилостивился к истребителям сопровождения. Все-таки задание воздушный разведчик выполнил, а в активе нашей армии появилось еще четыре сбитых вражеских самолета. К тому же три немецких летчика были взяты в плен. Разве плохо?

Через два дня Кондратюк послал в полк О. Родионова своего заместителя по политической части полковника Выволокина и попросил:

- Соберите летчиков эскадрильи, сделайте им соответствующее внушение и передайте: наказание отменяется. Второе: дайте задание Кислякову, Пасько, Лоренцу, Безродному и Мухину, чтобы они написали о проведенном воздушном бое в газету.

Довольный Выволокин от души рассмеялся:

- Товарищ командующий! Да это же будет для них самое тяжкое наказание. Вы же знаете, как не любят летчики о себе писать.

- Ничего, ничего, - стоял на своем Кондратюк. - Умели немцев победить сумеют и на бумаге изложить. Их опыт другим пригодится. А Родионову передайте: Кислякова и его товарищей представить к наградам.

Известная поэтесса М. Алигер, находившаяся в то время у нас, посвятила героям свое стихотворение. Оно было опубликовано в нашей армейской газете "Сокол Родины".

Погодой морозной и вьюжной
Дорогой своей голубой
Пятеркой отважной и дружной
Они полетели на бой.
Фашистская стая разбита,
Приходится жарко врагу,
Четыре его "мессершмитта"

Горят на валдайском снегу.
В стремительной битве горячей,
В жестокой и славной грозе
Навек пожелаем удачи
Бесстрашной пятерке друзей.

Подготовка к ликвидации демянского плацдарма шла своим чередом. На исходных позициях, строго соблюдая маскировку, по ночам сосредоточивались войска и техника, подвозились боеприпасы. На аэродромах тоже наблюдалось заметное оживление. Прибывали новые авиачасти, надо было их размещать, устраивать.

Но как бы мы ни маскировали эту подготовку, она не могла остаться незамеченной. В небе днем и ночью шныряли немецкие воздушные разведчики. Мы тоже держали под постоянным контролем вражескую оборону, внимательно следили, где и как он ее совершенствует.

Не имея возможности перебрасывать войска и боеприпасы через узкую горловину Рамушевского коридора, враг по-прежнему использовал для этих целей транспортную авиацию. Но немногим самолетам удавалось прорываться. Тихоходные Ю-52, как и прежде, с успехом сбивали наши зенитчики и еще больше летчики.

В разгар подготовки к схватке нам стало известно, что у противника появились новейшие истребители "Фокке-Вульф-190". Фашистская пропаганда уже давно их широко разрекламировала; они, мол, так бронированы, что неуязвимы, обладают высокой скоростью и маневренностью. Когда при встрече с ними несколько наших экипажей погибли, у отдельных летчиков появилась даже боязнь вступать с "фоккерами" в схватку.

Надо было разбить миф о неуязвимости ФВ-190. Анализируя причины наших неудач, мы знали, что дело тут не столько в самолетах, сколько в летчиках. На этих машинах летали отборные асы. В схватках с нашими малоопытными истребителями они и выходили иногда победителями. Наши выводы подтвердила вскоре практика. Стоило "фоккерам" попасть "на зубок" обстрелянным советским асам, как их пышная реклама сразу же блекла.

Случилось это в январе 1943 года. Четверка советских истребителей под командованием Анатолия Кислякова вылетела на прикрытие своих наземных войск. Ведомым Кислякова был Алексей Быховец. Вторую пару возглавлял Борис Мухин. Патрулируя над боевыми порядками пехоты, командир эскадрильи первым заметил пару вражеских истребителей. Ими оказались хваленые "фокке-вульфы".

Немцы первыми бросились в атаку. Наша четверка не дрогнула и приняла бой. Но как ни маневрировали советские летчики, им долго не удавалось занять выгодное положение для атаки. Наконец на втором вираже Кисляков, мобилизовав все свое умение, стал заходить одному "фоккеру" в хвост. Тот, почуяв опасность, поторопился выйти из-под удара и резко потянул ручку на себя. Но, не выдержав перегрузки, с маневром не справился, сорвался в штопор и упал в расположении наших войск.

В этом же бою старший лейтенант Мухин со своим напарником зажал в клещи другого "фоккера". Левым разворотом со снижением тот пытался уйти, но не успел вывести машину, задел крылом за дерево и погиб.

- Не так страшен черт, как его малюют, - делился потом своими впечатлениями Кисляков. - На виражах "фоккера" можно бить за милую душу.

После этого Кисляков побывал в ряде истребительных авиачастей. Используя схему боя, он рассказывал товарищам, как ему удалось вогнать в землю ФВ-190. Предметная учеба пригодилась летчикам. Теперь, зная уязвимые места ФВ-190, они стали без особой опаски вступать с ними в бой.

А через некоторое время нам удалось посадить один из вражеских самолетов. Инженеры подремонтировали его, досконально изучили, подготовили памятку летчику и разослали ее в части. Покров таинственности с "фоккера" был снят.

По нашему звонку из Москвы прилетел летчик-инспектор штаба ВВС полковник Н. Г. Селезнев. Дня два ходил он вокруг "фоккера", изучая его. Потом сел в кабину и взлетел. Сделав над аэродромом несколько кругов, прекрасно приземлился.

- В управлении машина неплохая, - сказал инспектор. - А теперь посмотрим, как она ведет себя при выполнении фигур высшего пилотажа.

Снова Селезнев поднялся в воздух. В сторонке от аэродрома оп начал крутить самые разнообразные фигуры. Когда сел, летчики сразу обступили его.

- Ну, как? - слышался один и тот же вопрос.

- На виражах "фоккер" очень неуклюж, - ответил инспектор. - Радиус разворота у него слишком большой. Это самый серьезный его недостаток. Наш истребитель гораздо маневренной. Только покруче виражите, и вы непременно первыми выйдете ему в хвост. Передний обзор у "фоккера" тоже плохой. Бензобак у него находится внизу и небронирован. Это тоже нужно иметь в виду. Поджечь его можно за милую душу. Атаковать "фоккера" лучше всего под ракурсами от 15 до 30 градусов, сверху и снизу.

Беседы и практические уроки Селезнева очень помогли нашим летчикам. Но первое слово при вынесении вражеской авиационной новинке смертного приговора в нашей воздушной армии принадлежало капитану Кислякову.

* * *

К началу 1943 года 6-я воздушная армия начала заметно усиливаться. Из тыла приходили новые части, постепенно обновлялся и самолетный парк. Летчики, штурманы и воздушные стрелки, пройдя через тяжелые испытания 1941-42 годов, обрели солидный боевой опыт. Теперь они действовали уже смело, уверенно как при налетах на вражеские аэродромы, так и в воздушных боях. Их не смущало, что фашистская авиация пока еще имела численное превосходство.

Зрелость летного состава, видимо, и породила беспечность у отдельных командиров. "Теперь нам любой враг не страшен, - рассуждали они. - Сумеем постоять за себя".

На некоторых аэродромах люди мало заботились о противовоздушной обороне, нарушали светомаскировку, не всегда рассредоточивали и укрывали самолеты. О том, к каким последствиям все это приводило, свидетельствует такой факт.

На одном из аэродромов базировались не только истребители и бомбардировщики нашей воздушной армии. Там нередко приземлялись для заправки и самолеты авиации дальнего действия. В некоторые дни на аэродроме скоплялось до полсотни и более машин. Мы не раз предупреждали начальника гарнизона, чтобы он не допускал скученности боевой техники и держал в готовности средства, предназначенные для отражения вражеских налетов. Однако он не внял предупреждениям.

И вот в ночь на 21 марта гитлеровцы нанесли по аэродрому внезапный бомбовый удар. В ряде мест начались пожары. Личный состав в это время находился в клубе:

проводилась конференция по обобщению опыта боевой работы 6-й воздушной армии. Свет потух, люди бросились отыскивать в темноте укрытия. Вслед за ударом по взлетно-посадочной полосе и стоянкам бомбардировщики совершили налет на авиационный городок. Всю ночь враг осаждал аэродром с воздуха, мешая вести борьбу с пожарами. Рядом сыпались бомбы, грохотали взрывы. И никакого противодействия гитлеровцам не было оказано. Авиационный гарнизон оказался неподготовленным к отражению налета.

Утром, когда все успокоилось, стали подсчитывать потери. Они оказались немалыми. Погибло 18 человек, в том числе 11 медицинских работников. Тяжелая бомба разорвалась рядом со щелью, где укрывались врачи и санитары, и погребла их под

мерзлыми комьями земли. 15 человек получили осколочные ранения.

Серьезно пострадала и техника. 15 самолетов получили повреждения, а 17 вообще пришлось списать.

Вызываю заместителя командира 5-й гвардейской истребительной авиадивизии подполковника Лысенко (командир в то время отсутствовал) и командира 28-го истребительного авиаполка подполковника Родионова, самолеты которого располагались на этом аэродроме, и спрашиваю:

- Почему вовремя не рассредоточили машины? Почему не приняли никаких мер, когда фашисты сбросили над аэродромом первые осветительные бомбы?

Оба молчат, переминаясь с ноги на ногу, и виновато разводят руками. Да что они могли ответить, раз проявили такую вопиющую беспечность?!

Пришлось Лысенко, Родионова и еще кое-кого строго наказать. Командирам частей и соединений, начальникам авиагарнизонов было приказано немедленно рассредоточить все самолеты и тщательно их замаскировать. Неисправные машины надлежало оттащить от аэродрома не ближе как на километр, замаскировать и срочно заняться их восстановлением.

Для отражения налетов вражеской авиации предписывалось иметь на каждом аэродроме дежурную группу истребителей. Приказ требовал тщательно проверить всю систему оповещения и связи с постами ВНОС, привести в полную боевую готовность средства ПВО. Вблизи самолетных стоянок и жилых помещений личного состава надо было дополнительно отрыть щели, привести в порядок противопожарные средства, пересмотреть места расположения медицинских пунктов.

Не полагаясь только на силу приказа, мы приняли меры к тому, чтобы научить людей быстро изготавливаться к отражению воздушных налетов. С этой целью начали не реже двух раз в месяц объявлять боевые тревоги - одну днем, другую ночью. Штабу армии предложили систематически контролировать выполнение намеченных мероприятий, решительно бороться с всякими проявлениями беспечности.

Андрей Федорович Выволокин и Яков Иванович Драй-чук приняли меры по своей линии. Политорганам, партийным организациям было предложено усилить разъяснительную работу среди личного состава, настойчиво добиваться повышения бдительности.

Случай на аэродроме Выползово послужил для всех нас горьким уроком. Слишком дорого он нам обошелся, чтобы мы могли допустить повторения подобного.

* * *

В состав нашей армии входил 3-й отдельный авиационный полк Гражданского воздушного флота, которым командовал подполковник Петр Самсонович Рассказов. Экипажи этой части, летавшие на самолетах По-2, в основном работали на партизан Ленинградской области. Туда они доставляли боеприпасы, медикаменты и обмундирование, обратно - тяжелораненых и больных, женщин и детей. Нередко в тыл врага выбрасывались диверсионные группы, а оттуда вывозились пленные и захваченные у врага документы. Общий итог работы полка выражался внушительными цифрами. За два года войны его экипажи сбросили на головы немецко-фашистских захватчиков 23 тысячи бомб, перевезли 95 тысяч пассажиров, в том числе 58 тысяч раненых. Летали самолеты, как правило, ночью.

Первый полет во вражеский тыл в ночь на 4 ноября 1941 года совершил летчик А. Тиммер. Он доставил во 2-ю партизанскую бригаду подполковника А. Тужикова, а на Большую землю привез тяжело больного начальника штаба А. Афанасьева.

Однажды полковнику Рассказову партизаны прислали с экипажем письмо командира партизанской бригады Героя Советского Союза Н. Г. Васильева. Он писал: "Прошу вас бомбить объекты, указанные на прилагаемой схеме. Надо сбить у фашистов спесь раз и навсегда".

Участвовать в операции вызвались десятки летчиков. Партизанам сообщили час вылета и условные сигналы. Группу возглавил опытный бомбардир старший лейтенант Богданов. И вот 12 самолетов поднялись в воздух. Несмотря на сильный зенитный обстрел противника, линию фронта они прошли благополучно. В расчетное время над вражескими объектами взвились партизанские ракеты. Экипажи сбросили бомбы без промаха.

...Из глубокого немецкого тыла командир другого партизанского отряда радировал, что нуждается в боеприпасах и обмундировании. Все необходимое мы незамедлительно доставили на аэродром, где базировался полк Рассказова, и погрузили в два самолета. Тяжело груженные машины повели через линию фронта летчики Е. Реут и И. Рыжков. Место посадки партизаны обозначили кострами. Крепкие дружеские объятия друзей стали потом лучшей наградой для авиаторов.

При выполнении ночных рейсов в тыл противника особенно отличились командир эскадрильи капитан Н. Сабуров, командиры звеньев старшие лейтенанты Н. Синицин и Б. Соколов, летчики старший лейтенант И. Рыжков, лейтенанты П. Дука, Е. Реут, А. Кубыхин, Семенов, Баранов, Комолов, Оторыжко

и другие.

За свои подвиги многие авиаторы полка П. Рассказова отмечены орденами и медалями. Об их героических делах не раз говорилось в приказах Верховного Главнокомандующего.

* * *

В боевой деятельности авиации Северо-Западного фронта видное место отводилось уничтожению транспортных самолетов противника. Эту работу мы начали в январе 1942 года, когда советские войска окружили 16-ю немецкую армию, и продолжали до 23 февраля 1943 года. Снабжение по воздуху попавших в котел гитлеровцев было парализовано, и они оказались в критическом положении: начался голод.

Немецко-фашистское командование то и дело подбадривало своих солдат: мол, потерпите, скоро вызволим. Обещания оно старалось подкрепить действиями. Днем и ночью, группами и в одиночку к Демянску шли транспортные самолеты Ю-52. Каждый нес либо две тонны груза, либо 15 солдат с вооружением. Но лишь немногим из них удавалось благополучно завершить свой опасный рейс.

Вспоминаю допрос вражеского летчика, плененного вместе с экипажем нашими пехотинцами, когда он посадил подбитую машину на замерзшее болото.

Пленный показал:

- Трассу от Старой Руссы до Демянска мы прозвали "дорогой смерти". Вылетая на задание, каждый из нас прощался с товарищами и оставлял завещание: знал на возвращение надежды очень мало.

Доставку грузов окруженным войскам немецкое командование поручало наиболее подготовленным экипажам, которые могли умело использовать снегопад, низкую облачность, темноту. Поэтому борьба с ними была делом нелегким. От наших летчиков требовались и твердая воля, и отличная выучка. И они в полной мере продемонстрировали эти качества. Истребители 774-го авиаполка, которым командовал майор С. А. Найденов, за короткое время сбили 17 Ю-52, а 161-й авиаполк подполковника П. К. Московца - 12. Лейтенант Усенко за один вылет уничтожил три вражеских самолета.

Охота за Ю-52 вызывала у летчиков боевой азарт. Сбитые транспортные самолеты противника нередко падали в расположение наших войск или недалеко от аэродромов подскока, которые мы специально создали вблизи переднего края. Продовольствие и боеприпасы в таких случаях попадали в наши руки.

Но когда гитлеровцам ценой больших жертв удалось

расширить коридор борьба с транспортниками осложнилась. Ю-52 стали летать исключительно на бреющей высоте, над глухими лесами и болотами. Не встречая здесь огневых заслонов наших зениток, они иногда шли целыми воздушными караванами.

Подготовка аэродромов в заболоченных лесах требовала времени. Пробраться туда можно было только на лыжах. Полное бездорожье не позволяло воспользоваться даже санями. А для организации круглосуточного дежурства самолетов в воздухе мы не располагали силами. Стал вопрос: что предпринять, как преградить дорогу врагу.

Для обсуждения сложившейся ситуации созвали совещание. Кроме Кондратюка и меня на нем присутствовали Кобликов, Стороженко, Выволокин, Драйчук, Прусаков и другие товарищи. Расстелив на столе крупномасштабную карту, на которой кишкой выпячивался Рамушевский коридор, стали прикидывать, как сподручнее вести борьбу с транспортниками врага, чтобы все время держать его окруженные войска на голодном пайке. Ведь Ю-52, летавшие ранее без прикрытия, теперь каждый раз сопровождались истребителями. А это требовало от нас выделения куда большего количества перехватчиков.

Кондратюк подал мысль: а не лучше ли нам главные усилия сосредоточить на блокировке аэродромов, уничтожении Ю-52 на земле? Прикинули свои возможности и убедились, что эта задача для нас вполне посильна.

Агентурная разведка, а затем и наша воздушная установили: аэродром Глебовщина окруженные вражеские войска превратили в свою основную базу снабжения. Они стянули сюда всю зенитную артиллерию и истребительную авиацию. Пленный летчик на допросе признался:

- Я вез зенитчиков из Штутгарта. В Демянске плохо с противовоздушной обороной. Некому стрелять из пушек.

Мы организовали специальные посты для наблюдения за аэродромом. Как только в Глебовщине приземлялись транспортные самолеты - туда немедленно вылетали несколько пикирующих бомбардировщиков. Поочередно и методично сбрасывая бомбы с большой высоты, они как бы блокировали взлетно-посадочные площадки и мешали разгрузке транспортников. Затем над объектом появлялись штурмовики, прикрываемые истребителями. Одна группа "илов" наносила удар по зениткам, другая - реактивными снарядами и пушечно-пулеметным огнем обрабатывала стоянки.

Довольно часто нам удавалось "накрывать" вражеские транспортные самолеты во время их посадки. В этих случаях

штурмовики и истребители действовали особенно успешно. Ведь зенитчики противника почти полностью прекращали огонь из-за боязни поразить свои самолеты. Во время одного из таких налетов группа "илов", ведомая старшим лейтенантом Олейником, обила на кругу 8 из 20 Ю-52, а 6 машин подожгла на рулежке.

Чтобы сократить потери в транспортных самолетах, гитлеровцы стали прилетать в Глебовщину вечером, а улетать на рассвете. Но эта хитрость им ничего не дала. Командующий воздушной армией приказал усилить ночные удары по аэродрому.

Но однажды противнику все же удалось под покровом вечерних сумерек провести в Глебовщину большую группу Ю-52. Хорошо, что разведка вовремя донесла об этом.

- Ну что ж, нет худа без добра, - хитро улыбнувшись, сказал Кондратюк: Устроим им ловушку.

План наших действий выглядел так. Ночью бомбардировщики сбрасывают бомбы на самолетные стоянки и на зенитные установки. Тяжелые бомбардировщики выводят из строя взлетно-посадочную полосу.

Так было и сделано. На земле вспыхнули пожары, стало светло, как днем, а это значительно облегчало прицеливание. В итоге аэродром был выведен из строя.

На рассвете сюда прилетели наши "илы" и истребители. Своими штурмовками они нанесли врагу большой урон. На фотоснимках, доставленных воздушными разведчиками, мы насчитали более семидесяти сожженных самолетов и несколько десятков разбитых автомашин, предназначенных для обслуживания полетов. Сам аэродром стал непригодным для приемки воздушных транспортов. Для его восстановления требовалось время, и немалое.

Однако через несколько дней наши воздушные разведчики доложили, что немецкие транспортные самолеты возобновили рейсы через коридор. Снова загадка: где они приземляются? Может быть, гитлеровцы где-то соорудили временные посадочные площадки? Но где? Ответ на этот вопрос найти удалось не сразу.

Опять созываем совещание. Приглашаем на него опытных воздушных разведчиков. По их рассказам складывается впечатление, что аэродром в Глебовщине все же действует. Странно, ведь взлетно-посадочная полоса основательно исковеркана тяжелыми бомбами и мы последующими налетами не давали возможности ее восстанавливать. Где же в таком случае они садятся? Выяснить это поручили опытным воздушным разведчикам капитану Погорелову и старшему лейтенанту Стружкину. Они-то и раскрыли хитроумный маневр противника.

Выяснилось, что после нашего налета гитлеровцы не стали убирать сожженные и поврежденные взрывами самолеты. Пусть, мол, противник думает, что с аэродромом все покончено. А сами между тем рядом с разбитыми машинами ставили целехонькие. Попробуй с высоты разберись, какая из них повреждена и какая нет. Для взлета же и посадки они использовали ровную, не тронутую бомбами полосу, примыкавшую к опушке леса. Вот вам и "мертвый" аэродром.

Выходит, противник перехитрил нас. Надо было незамедлительно принимать меры. Группе бомбардировщиков приказали "перепахать" участок поля, расположенный рядом с лесным массивом, а штурмовикам - нанести удар по самолетам. Те и другие успешно справились с поставленной задачей. После очередной обработки с воздуха аэродром действительно надолго вышел из строя.

Мы понимали, что немецко-фашистское командование тоже будет искать выхода из создавшегося положения. Без боеприпасов и продуктов питания долго не повоюешь. Что же оно предпримет, чтобы не допустить перебоев в снабжении своей демянской группировки? Угадывался только один выход: сбрасывать грузы на парашютах. Так оно и получилось. Со стороны Старой Руссы опять потянулись караваны транспортных самолетов. Но сбрасываемые ими грузы чаще всего падали в расположении наших войск или становились добычей партизан.

Уничтожая транспортные самолеты на аэродромах, мы не прекращали сбивать их в воздухе. Второму способу борьбы отдавалось предпочтение: противник терял не только технику, но и летные кадры, в которых он стал испытывать острый недостаток.

Начальник разведки армии подполковник Г. Прусаков однажды сообщил мне любопытный факт. Над Рамушевским коридором появляются самолеты, выкрашенные в белый цвет. Когда в них попадают пули или снаряды, они чаще всего взрываются.

Теряться в догадках долго не пришлось. В один из зимних дней на нашей территории приземлился подбитый Ю-52. Экипаж его захватили в плен. Спрашиваем летчика: что за таинственные машины, которые при первом же попадании снаряда загораются, а потом взрываются?

Немец, кисло улыбнувшись, ответил:

- Бензовозы. Из Африки перегнали. Там они снабжали горючим войска Роммеля.

Мы сделали вывод, что дела у фашистов плохи, коли они начали перебрасывать самолеты из Африки.

Другие факты подсказывали новые выводы. На одном из самолетов, сбитых в районе села Подгорье, погибло пятнадцать немецких офицеров. Они намеревались вырваться из демянского котла. Солдаты, извлекавшие трупы, обнаружили в машине самовары, настольные часы, отрезы, швейные машины и другое имущество, награбленное у советских граждан. Значит, в кольце гитлеровцы чувствуют себя крайне неуютно и стараются при первой же возможности удрать.

В борьбе с транспортной авиацией противника хорошо зарекомендовали себя штурмовики. Пулеметный огонь Ю-52 для их брони не страшен. А огневая мощь "илов" была такой, что против них не то что транспортники - "мессеры" и "юнкерсы" не могли устоять.

Во время охоты за транспортными самолетами летчики-штурмовики Галин, Олейник, Нестеров и Фролов сбили за один вылет по три Ю-52, а младший лейтенант Жигарин и того больше - два он уничтожил в воздухе, а за третьим, пристроившись ему в хвост, незаметно дошел до вражеского аэродрома. В это время там разгружались только что прилетевшие транспортные самолеты. Жигарин снизился и открыл по ним огонь. После его визита гитлеровцы недосчитались еще семь машин.

Попытки вызволить окруженную группировку стоили немецкому командованию очень дорого. В борьбе за Рамушевский коридор оно потеряло сотни самолетов и тысячи солдат. А продвинуться врагу не удалось ни на шаг.

Перед бурей

8 января 1943 года меня назначили командующим 6-й воздушной армией. В тот период как раз началась интенсивная подготовка к новому наступлению на плацдарм 16-й немецкой армии, окруженной в районе Демянска. По заснеженным дорогам проходили свежие части, шла перегруппировка войск, склады пополнялись боеприпасами, горючим, всем необходимым для боя.

Кипела работа в штабах. Составлялись планы, уточнялись вопросы взаимодействия, каждый день проходили совещания. Были приняты меры к тому, чтобы противник не смог разгадать наших замыслов. Вывод войск на исходные позиции совершался или ночью, или в плохую, вьюжную погоду, когда вражеская воздушная разведка не могла их обнаружить.

И все-таки противник, видимо, догадывался, что против него готовится новый удар, и довел до совершенства свою оборону. Этому в немалой степени способствовали природные условия - озера, болота, лесные массивы, холмы.

Мне самому доводилось не раз ползать вдоль вражеского

переднего края, и я отчетливо сознавал, какой твердый орешек предстояло расколоть нашим войскам. Железнодорожную насыпь и возвышенные участки местности гитлеровцы усеяли дзотами. Разрушить их можно было лишь прямыми попаданиями тяжелых снарядов и бомб. Они также закопали в землю множество танков, а перед траншеями возвели шестирядные проволочные заграждения и установили минные поля. Немало было устроено лесных завалов, земляных, снежных и ледяных валов.

Все дороги простреливались с высот, а узкие перешейки между болотами фашисты минировали, в примыкающих к ним лесах насадили "кукушек" - стрелков из автоматического оружия.

Дело было не только в укреплениях. В демянском котле находились 15 пехотных дивизий и одна моторизованная, 3 отдельных полка, 19 специальных батальонов. Противник располагал 160 танками, 1760 орудиями разных калибров, 116 минометами и множеством пулеметов. В Сольцах, Гривочках и Крестах у него были аэродромы, на которых находились группа истребителей, четыре группы бомбардировщиков и несколько отрядов воздушных разведчиков. "Русским никогда не удастся проникнуть на наши позиции", -хвастливо заявил в одном из приказов командующий вторым армейским корпусом генерал от инфантерии фон Брокдорф. Для такой бравады у него были известные основания.

В начале января 1943 года возле небольшой железнодорожной станции я встретился с командующим 27-й армией генерал-майором Ф. П. -Озеровым. Землистый цвет лица и синева под глазами говорили о его крайней утомленности.

- Две ночи не спал, - со вздохом сказал командующий. - Снега глубокие, дорог мало, а тут еще морозище ударил.

А погода тогда действительно установилась холодная. Неподалеку, возле застрявшей в снегу гаубицы, суетился расчет, стараясь помочь выбившимся из сил лошадям.

- Вот, полюбуйтесь, - кивнул Озеров в сторону артиллеристов.

- Типичная в этих условиях картина. Проклятье, - выругался он, садясь в машину.

Понять генерала было нетрудно. Сосредоточение войск из-за бездорожья проходило медленно, боеприпасами в нужном количестве армия пока не была обеспечена.

- Впрочем, плакаться нечего, - овладев собой, сказал генерал, когда мы приехали к нему на командный пункт и по ступенькам спустились в жарко натопленную землянку. - Дядя воевать за нас все равно не будет.

Разговорились о делах. Ни Озеров, ни я пока не знали, когда начнется наступление, но подготовка к нему шла полным ходом.

Я стал прикидывать вслух, чем бы мы, авиаторы, могли поддержать наступление 27-й армии. Генерал выслушал меня и говорит:

- Силы у нас есть, и немалые. А вот перегрызть злосчастный Рамушевский коридор не можем. Почему? Потому что бьем не кулаком, а растопыренными пальцами.

Озеров был, пожалуй, недалек от истины. Несогласованность иногда действительно вредила делу. Сужу хотя бы по тому, как использовалась авиация. Командующий армией звонит мне и говорит:

- Чтобы над такими-то пунктами самолеты висели беспрерывно.

- Зачем беспрерывно? - возражаю ему. - Где мы возьмем столько самолетов?

А он и слушать не хочет.

Пришлось решительно менять эти порядки. В этом нас поддержал начальник штаба фронта генерал-лейтенант А. Н. Боголюбов. Авиация стала действовать в тесном контакте с наземными войсками по заранее составленному плану. Вот и теперь мы договорились с командующим 27-й армией составить перед наступлением плановую таблицу взаимодействия по этапам боя.

Но война есть война. Строгими рамками ее не ограничишь. Возможны всякие неожиданности. Поэтому мы заранее предусмотрели резерв самолетов для решения задач, которые возникнут внезапно.

* * *

...Однажды меня вызвал по телефону на фронтовой командный пункт прибывший из Москвы командующий ВВС Красной Армии генерал-лейтенант авиации А. А. Новиков. Дело было под вечер. У нас в это время находился начальник оперативного управления ВВС генерал Журавлев. Мы сели с ним в трехместный По-2 и взлетели. Откуда ни возьмись появились два "фокке-вульфа" и полоснули по нас огнем. Прижимаясь к лесу, мы все-таки добрались до аэродрома и благополучно сели. Осмотрели самолет и ахнули: как только дотянул бедняга. Почти половина стабилизатора была оторвана, левое крыло тоже искалечено.

За нами подъехал газик. В просторном, укрытом под землей помещении, куда мы спустились, находились Маршалы Советского Союза Г. К. Жуков и С. К. Тимошенко, генералы Н. Н. Воронов, М. С. Хозин, Ф. И. Толбухин, А. А. Новиков. Всего в землянке собралось человек пятьдесят. Мы немного опоздали, но не по своей вине: несвоевременно сообщили. Когда

представились, Жуков смерил нас суровым взглядом, но промолчал.

Мне стало ясно, что разговор пойдет о предстоящем наступлении. Для чего ж тогда прибыл маршал Жуков? Запомнились отдельные отрывистые фразы, которые он бросал, насупив черные брови:

- Противника не изучаете... Очертя голову лезете на пулеметы... Ни хитрости, ни смекалки... Каждый сам по себе...

Командиры, начальники штабов, командующие родами войск быстро вставали, когда представитель Ставки называл их фамилии, давали необходимые справки и пояснения. Дошла очередь до меня. Докладываю о состоянии воздушной армии, об аэродромах базирования, о том, как мы намерены использовать авиацию в наступлении, о наличии горючего и боеприпасов.

Наша воздушная армия в. то время представляла довольно внушительную силу. В нее входили 239-я истребительная (командир полковник Г. А. Иванов), 240-я истребительная (командир полковник С. Я. Симоненко, а с апреля 1943 года полковник Г. В. Зимин) авиационные дивизии; 243-я штурмовая авиадивизия (командир полковник Г. А. Сухоребриков); 242-я дивизия ночных бомбардировщиков (командир полковник Д. А. Абанин); 58-й Краснознаменный полк пикирующих бомбардировщиков (командир майор Н. Г. Серебряков, ныне генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза) и 72-й отдельный разведывательный авиаполк (командир подполковник И. Д. Завражнов). Кроме того, на время проведения наступательной операции нам придали три авиакорпуса - бомбардировочный, штурмовой и истребительный (ими командовали генералы В. А. Судец, Е. М. Белецкий и В. Г. Рязанов) и пять армейских авиаполков, вооруженных в основном самолетами По-2 (649, 674, 597, 642 и 677-й). Всего, таким образом, у нас было 209 истребителей, 221 штурмовик, 250 бомбардировщиков.

Теперь мы численно уже превосходили противника, особенно в истребителях. Правда, бомбардировщиков у нас было не больше, чем у врага. Зато мы располагали штурмовиками. Всего готовилось подняться в воздух около тысячи самолетов.

Были, конечно, у нас и свои минусы. Особенно остро чувствовалась нехватка аэродромов. Конфигурация линии фронта не позволяла размещать авиачасти на близком расстоянии от основных районов боевых действий. К началу операции только одна гвардейская дивизия располагалась в соответствии с замыслом командования - в 4-5 минутах лета до передовой. Остальные же находились на удаленных от фронта аэродромах.

Это, конечно, снижало их боевые возможности.

Чтобы улучшить управление авиачастями, обеспечить тесное взаимодействие их с наступающими наземными войсками, мы решили всю имеющуюся у нас авиацию разделить на две группы: северную, включающую в себя 6-ю воздушную армию, и южную, в которую вошли приданные нам штурмовой и истребительный авиакорпуса. Бомбардировочный корпус составлял центральную группу усиления.

Каждая группа имела свой командный пункт, расположенный в непосредственной близости от КП наземных армий, с которыми осуществлялось взаимодействие. А их было несколько, и с каждым требовалось поддерживать постоянную и устойчивую связь.

Вот тогда и возникла идея создать на главном направлении действий войск фронта вспомогательный пункт управления (ВПУ). Для его укомплектования мы подобрали опытных специалистов. Группу связи возглавил Р. С. Терский, оперативную - майор Н. Ф. Щепанков. Теперь информация от авиационных представителей, находившихся в стрелковых дивизиях, стала поступать значительно быстрее. Оперативнее осуществлялось и применение авиации в боях.

Обо всем этом я и доложил представителю Ставки. Маршал Жуков слушал не перебивая, взгляд у него был строгий, даже суровый. Прежние неудачи войск, занимавшихся ликвидацией демянской группировки, сказались, видимо, на его настроении.

Закончив доклад, я не преминул сообщить представителю Ставки:

- Почти все самолеты По-2 сейчас заняты не боевой работой, а развозят по частям сухари.

Жуков посмотрел на Тимошенко, как бы требуя подтверждения, тот согласно кивнул головой.

- Кончайте с этим, - отрубил Жуков. - Вся авиация должна действовать только по противнику.

Мы работали без отдыха до утра. Некоторых справочных материалов под рукой не оказалось, и пришлось срочно вызывать людей из штаба армии. Наконец таблицы взаимодействия были составлены. На следующий день маршал Жуков утвердил их.

Большую помощь в те дни нам оказал генерал А. А. Новиков. Он привык все делать четко, решал вопросы с карандашом в руках, выводы обосновывал расчетами. Многому научили нас и прибывшие с ним начальник оперативного управления ВВС генерал И. П. Журавлев, маршал авиации Ф. А. Астахов, главный инженер ВВС А, К. Репин, генерал С. П. Синяков, подполковник Кожевников.

Товарищи из Москвы прибыли к нам, как говорится, не с пустыми руками. Вскоре после их приезда в авиачасти поступили запасные части к самолетам, боеприпасы, оборудование для связи.

В те дни с Южного, Юго-Западного и Центрального фронтов, с Кубани, Украины и Донбасса приходили вести одна радостнее другой. Красная Армия, ломая ожесточенное сопротивление противника, наступала. На картах отмечались все новые и новые города и села, освобожденные от немецко-фашистских оккупантов. Очередные сообщения по радио "В последний час" ожидались с нетерпением. Люди с жадностью читали в газетах корреспонденции с фронтов, обменивались мнениями.

- Федор Петрович, - обратился ко мне Яков Иванович Драйчук после очередной поездки по авиачастям, - а когда же мы двинемся вперед? Людей очень волнует этот вопрос.

Приятно было слышать о высоком подъеме, царившем в частях, о том, что воины преисполнены решимости с честью и до конца выполнить свой долг перед Родиной. Значит, дала плоды та огромная воспитательная работа, которую повседневно проводили командиры и политработники, партийные и комсомольские организации.

- Скоро, Яков Иванович, скоро, - ответил я Драйчуку. - Так и надо говорить народу.

В частях своим чередом шла боевая учеба. Отрабатывались наиболее эффективные приемы воздушного боя, бомбометания, штурмовок, отрабатывались вопросы взаимодействия между авиацией и наземными частями.

Меня в то время особенно беспокоили аэродромы. Зима стояла снежная и капризная, метели сменялись оттепелями. Люди работали почти без отдыха, поддерживая взлетно-посадочные полосы в рабочем состоянии. Но иногда одной вьюжной ночи было достаточно, чтобы перечеркнуть многодневные труды аэродромщиков.

Помню, потребовалось привести в порядок давно заброшенный аэродром. До него по прямой было около 30 километров. Но полевая дорога лежала под метровым снежным покровом.

- В вашем распоряжении трое суток, - говорю начальнику отдела аэродромного строительства. - По истечении этого срока там должны приземлиться самолеты.

- Трое суток? - удивился майор Рабинович. - Да за это время вряд ли пробьемся туда со своими машинами. А когда же работать?

- Знаю: трудно, но надо.

Двое суток аэродромщики добирались до моста. За ними осталась глубокая тридцатикилометровая траншея, обвалованная высоченными сугробами. Траншея эта потом сослужила нам добрую службу. Машины, подвозившие на аэродром горючее, боеприпасы, продовольствие, были надежно скрыты от ударов с воздуха.

Прибыв на место, люди после короткого отдыха изготовили из бревен нехитрые приспособления - гладилки, волокуши, угольники и взялись за очистку аэродрома. Одновременно они строили землянки, командный пункт, оборудовали места для хранения горючего и боеприпасов. На четвертые сутки утром аэродром уже принял первых истребителей.

При выполнении этого задания воины проявили высокое сознание долга. И мы достойно их отметили.

Много забот и хлопот было у скромных тружеников тыловых подразделений. Они поддерживали в постоянной готовности до тридцати аэродромов и не имели никаких нареканий в свой адрес. Иной раз мы диву давались: откуда только люди брали силы, чтобы выдерживать такое напряжение в работе?

Материально-техническому обеспечению боевой деятельности авиачастей мы всегда уделяли пристальное внимание. Перед началом этой операции наши водители перевезли на склады и аэродромы 2386 тонн боеприпасов, 6217 тонн горюче-смазочных материалов, 33 вагона различного авиационно-технического имущества, немало продовольствия и обмундирования. Грузы доставлялись чаще всего по плохим дорогам и бездорожью под непрерывными бомбежками противника. При решении этой важной и трудоемкой задачи хорошо показали себя многие генералы и офицеры авиационного тыла. Среди них хочется назвать П. Г. Казакова, И. И. Семенова, Е. А. Адо-рова, П. П. Запольского, А. П. Лебедева, В. К. Свешникова, М. П. Мироновича, Д. А. Ершова, А. Я. Стуруа, Н. Д. Кузнецова, Н. М. Шопина, П. Савкипа, Б. А. Рабиновича, К. Н. Щипина и многих других.

* * *

Время наступления приближалось. Летный состав изучал район предстоящих боевых действий. Воздушные разведчики выискивали все новые объекты на переднем крае и в глубине обороны противника, фотографировали их. В штабах выявленные цели наносились на карты. Вся эта предварительная работа была чрезвычайно необходима и для нас, и для командования наземных войск.

Противник всячески противодействовал разведчикам. Они подвергались атакам истребителей, сильному обстрелу зениток.

Но не менее серьезные помехи в их работу вносила плохая погода. Когда с озера Ильмень и с Лова-ти начинали дуть сильные ветры, поднималась пурга. Снежная пелена застилала небо, ветер наметал между самолетами сугробы. Хотя в землянках, где стояли железные печки, было по-домашнему тепло, ненастная погода раздражала летчиков. Их настроение хорошо выразила наша гостья Маргарита Алигер. В стихотворении "В нелетный день", посвященном командиру авиационного разведывательного полка И. Д. Завражнову, она писала:

Снег метет налево и направо,
Хмуро от заря и до зари.
Трудный день для летного состава
- Жди погоды, думай да кури.

На следующий день "временно безработный" командир позвонил с аэродрома в армейскую газету и продиктовал ответные строки:

Снег вновь поутру заблистал,
Прозрачна даль в краях высотных.
Друзья мои, наш час настал,
Мы наверстаем день нелетный...

Небо действительно немного прояснилось. Летчик Хочетуров отправился на разведку. Но вскоре "прозрачная даль в краях высотных" снова сменилась облачностью и дымкой. Командиру экипажа пришлось вести самолет по приборам. Вот внизу, в одном из "окон", показалась прямая, как стрела, линия железной дороги. Летчик посмотрел на карту. Стало ясно, что с маршрута не сбился.

Но чем дальше уходил самолет на запад, тем ниже опускалась облачность. По расчету, под крылом должен появиться вражеский аэродром, но сколько ни всматривались разведчики в туманную муть, ничего увидеть не могли.

Нет, стоп! Внизу обозначились какие-то предметы, расположенные на равном удалении друг от друга. Да это же самолеты. Стрелок Клименко, заранее подготовивший светящиеся бомбы, ждал команду. И вскоре услышал ее.

Серая мгла вдруг расступилась. "Один, два, три", - считал про себя Хочетуров. Самолеты стояли в два ряда, их было двадцать, как подтвердил фотоконтроль.

Не задерживаясь, экипаж развернулся и взял курс к другому аэродрому. И там Хочетуров аккуратно подсчитал и сфотографировал самолеты. Теперь гнезда фашистских стервятников были хорошо известны.

Возвратившись домой, летчик доложил о результатах

разведки. На карте, висевшей в штабе, появились новые отметки. В вышестоящие инстанции были немедленно отправлены донесения.

Здесь я должен сделать небольшое отступление и сказать, что сразу после организации воздушной армии нашим разведчикам приходилось очень туго. Правда, воздушной разведкой занимались в каждой части, по специальное разведывательное подразделение было в единственном числе.

В один из мартовских дней 1943 года начальника разведки подполковника Прусакова вызвал командующий фронтом генерал-полковник И. С. Конев. Вернулся он сильно расстроенным. Подавленным голосом доложил:

- Генерал Конев предупредил: если и дальше так будет вестись воздушная разведка - я, мол, тебе бороду вырву.

Все, кто присутствовал при этом разговоре, невольно расхохотались. У Георгия Кирилловича действительно была густая, красивая борода, за которой он тщательно ухаживал.

- Ну и что ты ему ответил? - еле сдерживая смех, спросил Стороженко.

- А я ему спокойно говорю, - уже бодрым тоном продолжал Прусаков. Конечно, товарищ командующий, бороду вырвать всегда можно, но разведка-то ничуть от этого не улучшится. На триста километров фронта у нас не хватает самолетов.

- Сколько же вам их надо, чтобы нужды не испытывать? - спросил командующий.

- Минимум еще один полк.

Только тогда командующий фронтом немного успокоился. Посмотрев на мою бороду, он озорно сверкнул глазами и сказал:

- Хорошо. Идите. Переговорю с вашим начальством. А борода пусть останется пока при вас.

72-й скоростной бомбардировочный авиационный Петрозаводский полк, который несколько раньше был преобразован в разведывательный, вскоре показал себя с самой лучшей стороны. Широкий размах получила аэрофотосъемка. Резко сократилось время обработки разведывательных данных. Кроме того, мы обязали вести разведку все экипажи, вылетающие на боевые задания, - истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков. О своих наблюдениях они немедленно докладывали командованию.

Как-то в разговоре я сказал Прусакову:

- Штаб фронта доволен вашей работой. Теперь за бороду можете не опасаться.

* * *

В 240-й отдельной разведэскадрилье и 72-м отдельном

разведполку было немало опытных воздушных следопытов. От их зорких глаз не ускользали даже незначительные изменения в обороне противника. Это - майоры Иван Великий и Алексей Криворученко, капитаны Григорий Махринов, Владимир Смирнов и Василий Давыдов, старшие лейтенанты Николай Канищев, Василий Погоре-лов, Петр Беликов и многие другие. Все они отличались исключительной смелостью и высоким летным мастерством. О некоторых из них хочется рассказать подробнее.

Капитан Василий Погорелов любил летать на бреющем, причем иногда на крайне малой высоте.

- Смотри, Василий, когда-нибудь врежешься в землю, - предупреждали его товарищи.

- Зря боитесь, - озорно отвечал Погорелов. - Моя "пешка" блинчиком отскочит и снова будет в воздухе.

В чем было преимущество такого полета? Во-первых, разведчик всегда неожиданно появлялся над вражескими позициями. Во-вторых, он может рассмотреть такие детали, которые обычно скрадывает большая высота. В-третьих, его не сразу обнаружат вражеские истребители, особенно на фоне леса.

Другое дело, когда поручалось произвести аэрофотосъемку. Тут хочешь не хочешь, а выдерживай высоту. При выполнении таких заданий и случалось Погорелову встречаться с истребителями противника. Но летчик, умело используя мощь бортового огня и маневренные качества "пешки", обычно выходил победителем из таких схваток.

Погорелов совершил более 150 разведывательных полетов, был удостоен звания Героя Советского Союза и награжден многими орденами. Двадцатидвухлетний командир эскадрильи погиб при выполнении очередного боевого задания.

Колоритной фигурой был и майор Иван Ефремович Великий. До войны он, будучи машинистом паровоза, без отрыва от производства окончил аэроклуб и поступил затем в Ворошиловскую военно-авиационную школу. Завершив учебу, полтора года работал там инструктором. Как только началась война, Иван Ефремович стал военным комиссаром сначала подразделения дальних, позже ночных бомбардировщиков. Но у него была неодолимая страсть к разведке. Командование удовлетворило его просьбу, и Великий стал командиром 2-й эскадрильи 72-го разведывательного полка.

Природа наделила Ивана Ефремовича крепким здоровьем и недюжинной силой. Спокойный по характеру, отзывчивый, он пользовался у подчиненных непререкаемым авторитетом.

Смелость у И. Е. Великого граничила нередко с риском. Но она сочеталась с высоким летным мастерством и тонким

расчетом. На самые трудные задания комэск вылетал обычно сам. И всегда возвращался с полными, а главное, с достоверными сведениями о противнике.

Летом 1943 года у И. Е. Великого произошел такой случай. Закончив разведку, он развернулся на обратный курс. И тут на высоте 4 тысячи метров появились вражеские истребители и начали его преследовать. Чтобы оторваться от них, пришлось уходить с набором высоты в сторону солнца. А все члены экипажа были без кислородных масок. Маневрируя и отстреливаясь, Великий не заметил, как поднялся на семь с половиной тысяч метров. Когда фашисты отстали, он запросил сначала штурмана, потом стрелка-радиста, как они себя чувствуют. Ни тот, ни другой не ответил. "Оба в обмороке", - с тревогой подумал Иван Ефремович. Правда, сам он не чувствовал кислородного голодания. Возможно, потому, что был сильнее и выносливее товарищей. А может быть, сказались обостренное чувство ответственности за судьбу экипажа и нервное напряжение?

Резко двинув штурвал от себя, Великий перевел самолет в крутое пикирование. Выровнял его на высоте две тысячи метров. Штурман пришел в сознание быстро, а стрелок-радист ответил по переговорному устройству минут через восемь после снижения.

А в другой случай с его экипажем мы, в штабе, даже не сразу поверили. Ведь летчики горазды на шутку. Однажды ночью разведчики возвращались с задания. Когда подошли к аэродрому, он оказался закрытым туманом, свет включенного на земле прожектора рассеивался, и летчику трудно было рассчитать заход на посадку.

Иван Ефремович Великий начал выравнивать машину несколько раньше границы летного поля и немного правее полосы. А там в капонире стояла малокалиберная пушка с задранным вверх стволом. Самолет как-то зацепил ее правой ногой шасси, выдернул, пронес метров 50 и уронил в кустах.

Отдыхавший в землянке расчет решил, что начался воздушный налет, и бросился к пушке. Однако ее, к изумлению зенитчиков, на месте не оказалось. На глазах исчезла. Нетрудно представить себе состояние незадачливых защитников аэродрома: и срам и стыд. Они потом долго служили предметом шуток. Им незлобиво предлагали и "разуть глаза", и ущипнуть друг друга, и немедленно обратиться к психиатру.

Мы у себя тоже немало посмеялись над столь невероятным происшествием. Отрядили даже одного из товарищей узнать, уж не подвох ли тут какой.

- Все правильно рассказывают, - доложил он. - Сам видел эту пушчонку в кустах.

А что сталось с воздушными разведчиками? Да все обошлось благополучно. Освободившись от пушки, летчик ушел на второй круг и посадил самолет на фюзеляж. Никто из экипажа не пострадал.

Над майором И. Е. Великим тоже потом нередко подтрунивали.

- Иван у нас овладел новой профессией - уносить по ночам пушки, - пошутил на одном из совещаний командир полка. - Сегодня он провел эксперимент на своих, завтра полетит к фашистам. А чтобы не разменяться на мелочи - решил приделать к самолету два крюка и снимать с позиций за один заход по половине батареи.

Опережая события, скажу, что майор И. Е. Великий командовал воздушными разведчиками до конца войны. Немало трудных заданий выполнил он лично сам со своим дружным экипажем. Например, разведку шоссе на участке Познань - Берлин он провел в сильный снегопад, когда видимость почти полностью отсутствовала. За этот вылет его наградили орденом Александра Невского, штурмана Н. Канищева - орденом Отечественной войны 1-й степени, а стрелка-радиста М. Смирнова орденом Красного Знамени.

В феврале 1945 года И. Е. Великого назначили командиром 16-го Сталинградского Краснознаменного отдельного разведывательного авиационного полка. Он одним из первых сфотографировал берлинские укрепления гитлеровцев. Грудь его украсили многие награды, в том числе четыре ордена Красного Знамени.

Скромным, но на редкость волевым и мужественным был командир 1-й авиаэскадрильи этого полка майор Виктор Гаврилович Подколоднов. 180 раз вылетал он на воздушную разведку, 150 из них с фотографированием, когда под любым зенитным огнем с боевого курса сходить нельзя. Каждый из этих полетов можно смело приравнять к подвигу.

В марте 1942 года в районе озера Ильмень, когда экипаж Подколоднова, разведав аэродромы Сольцы, Рельбицы, Гривочки и станцию Дно, возвращался домой, его подожгли вражеские истребители. Пришлось всем прыгать с парашютами. Летчика ранило в лицо, штурмана П. Беликова - в правую руку. Три дня отважные разведчики пробирались к своим через леса и болота и все-таки дошли.

5 августа того же года в районе Шимска на экипаж Подколоднова напали четыре "мессершмитта". Во время боя штурмана старшего лейтенанта Гончарова убило. Самолет вспыхнул. И снова, в который раз, Подколоднову ничего не

оставалось, как воспользоваться парашютом. Стрелка-радиста гитлеровцы тяжело ранили в воздухе, и он сразу же после приземления скончался. 14 суток голодный и оборванный, рискуя ежеминутно нарваться на засаду или минное поле противника, шел Виктор к линии фронта. И опять смерть и плен миновали его.

8 сентября 1943 года Подколоднову присвоили звание Героя Советского Союза,

На одном из служебных совещаний, которое проводилось уже после войны, ко мне во время перерыва подошел генерал-майор авиации и представился:

- Ваш бывший подчиненный Махринов Григорий Федорович.

На груди генерала сияла звезда Героя Советского Союза, под ней располагалось несколько рядов орденских планок. Я не сразу узнал командира звена капитана Махринова, и только случай, о котором он рассказал, все восстановил в моей памяти. В марте 1943 года под Старой Руссой на наш самолет-разведчик напали шесть вражеских истребителей. Экипаж отбивался мужественно, одного "мессера" даже свалили на землю. Но в противоборстве с оставшейся пятеркой "пешке" устоять было трудно. Как экипаж избавился от гибели, трудно сказать. Помню, что самолет приземлился весь изрешеченный, живого места нет. Из кабины еле вылез летчик с окровавленным лицом, в кабине стонал тяжело раненный штурман - осколок впился ему в спину. Выпрыгнул из кабины на землю стрелок-радист, придерживая здоровой рукой другую, окровавленную руку с оторванными пальцами. Вот тогда-то я и услышал впервые о капитане Махринове.

За время войны Григорий Федорович совершил 199 боевых вылетов, 117 из них на разведку, отснял с воздуха территорию, равную 20000 квадратных километров, сбросил над городами и поселками, временно оккупированными фашистами, 2213000 листовок.

В 1954 году Махринов успешно окончил Военно-воздушную академию и продолжал служить в Вооруженных Силах.

Среди штурманов бытует выражение "птичье чувство ориентировки". Оно сложилось под влиянием многолетних наблюдений за поведением пернатых, которые из дальних странствий возвращаются непременно в свои гнездовья.

Вот таким птичьим чутьем обладал и старший лейтенант Николай Канищев. Куда бы он ни летал, в какой бы погодной обстановке ни оказывался - всегда безошибочно находил и нужную цель, и дорогу домой. По мастерству ведения разведки, особенно по воздушному фотографированию, трудно было назвать ему равных.

Перед войной Канищев учился в Воронежском университете. Затем окончил Краснодарское военно-авиационное училище и в двадцать лет стал летчиком-инструктором. Позже работал преподавателем Мелитопольской авиационной школы. Когда на страну напали фашисты, Канищев подал рапорт с просьбой направить на фронт. Но ему отказали: подготовка авиационных кадров тоже была тогда нужным делом. Однако Канищев настоял на своем и пошел воевать рядовым штурманом тяжелого воздушного корабля. Он совершил около сотни боевых вылетов. Потом его, как опытного специалиста, перевели в 72-й отдельный разведывательный авиаполк на должность старшего летчика-наблюдателя.

179 боевых вылетов, в том числе сто ночных, совершил Канищев за время войны. В январе 1945 года он, как я уже рассказывал, отличился вместе с Иваном Великим при разведке дороги Познань - Берлин.

Полковник Канищев и поныне находится в кадрах. В 1950 году он успешно окончил штурманский факультет Военно-воздушной академии и работает сейчас штурманом в одном из военных округов.

На фронте хорошо знали мастера воздушной разведки командира эскадрильи майора Алексея Криворученко, ставшего впоследствии Героем Советского Союза. Я могу привести только одну цифру: 27000 квадратных километров. Такую огромную площадь он сфотографировал с воздуха. А ведь каждый полет был сопряжен с риском для жизни.

При выполнении одного из заданий шестерка "мессеров" подожгла самолет Криворученко. А на борту у него имелись бомбы. Но отважный разведчик хладнокровно выбрал цель и накрыл ее. Когда перетянули линию фронта и надежд на спасение самолета не осталось, Криворученко приказал экипажу, покинуть машину. Сам он, как и полагается командиру, оставил ее последним.

135 боевых вылетов совершил за полтора года войны штурман одной из разведывательных эскадрилий капитан Владимир Смирнов, ставший в апреле 1944 года Героем Советского Союза. Этот человек сочетал в себе все лучшие качества воздушного разведчика: храбрость и выдержку, летное мастерство и зоркий глаз следопыта. Много раз он горел, падал на землю, был ранен и контужен, а все оставался жив и после излечения возвращался в строй воздушных бойцов. Но в июле 1944 года во время одного из разведывательных полетов храбрый следопыт погиб.

...Представление о воздушных разведчиках, людях

мужественной и романтической профессии, было бы неполным, если бы я не рассказал еще об одном человеке - о е И. Д. Завражнове. Выше о нем лишь упоминалось. Есть люди, образ которых постепенно стирается из памяти. Но такого, как Иван Дмитриевич, забыть нельзя. В 6-й воздушной армии его знали буквально все. О нем рассказывали случаи, напоминающие легенды. Силой Иван обладал необычайной. Но не только и не столько этим он снискал себе славу. Был он прежде всего смелым, хорошо подготовленным летчиком и прекрасным командиром. В части его любовно называли "Иван Завражнов - трижды отважный". И в рифму, и во всех отношениях правда. На груди у него кроме боевых орденов красовались три медали "За отвагу". Ими Иван Дмитриевич особенно гордился.

В начале войны Завражнов водил в бой бомбардировщик, потом переучился на истребителя. И тут воинское счастье ему на время изменило. Правда, виноват в этом прежде всего он сам.

В ненастную погоду, когда мела пурга, Ивану Завражнову вдруг захотелось побывать "в гостях" у немцев. Завел мотор "лага" и, ни у кого не спросясь, даже никого не поставив о своем вылете в известность, махнул в самый центр демянского котла на базовый аэродром Глебовщина. Гитлеровцы, понятно, не ждали "гостя" в такую погоду и никакого противодействия нашему одиночному истребителю не оказали. А тот, как хозяин, прошелся над стоянками транспортных самолетов и выпустил по ним весь комплект боеприпасов.

Дерзкой вылазкой Завражнов нанес немалый урон фашистам. На свой аэродром он возвратился благополучно. Герой, да и только! Но генералу Кондратюку, привыкшему во всем соблюдать надлежащий порядок и дисциплину, такая "самодеятельность", конечно, не понравилась. Он снял Завражнова с должности командира 238-го истребительного авиаполка и отправил в Максатиху, располагавшуюся в глубоком тылу. Там, в учебном полку, я и встретил его осенью 1942 года, когда прибыл на Северо-Западный фронт.

- Какими судьбами вас сюда занесло? - спрашиваю Завражнова, которого знал еще по войне с белофиннами. Тогда он летал на самолете СБ, служил в авиабригаде Пятыхина. А она входила в состав ВВС 13-й армии, которыми я командовал.

- За непочтение родителей, - с горькой усмешкой ответил Завражнов и, ничего не тая, рассказал о своем проступке. - О снисхождении просить не смею, - добавил в заключение. - Наказан поделом. Только вот душа разрывается на части, когда вижу, как к фронту идут самолеты. Словно в ссылке себя чувствую.

Командиром учебно-тренировочного полка в Максати-хе был в то время подполковник Лисов. Спрашиваю его:

- Как работает Завражнов?

- Отлично, но рвется на фронт. Надо его отпустить.

Я пообещал Завражнову заступиться. Но, как только заговорил о нем в штабе, Кондратюк вскипел. С трудом сдерживая себя, заявил:

- Не позволю разводить партизанщину. Пусть поболтается на учебном самолете, а когда поумнеет - видно будет.

Короче, Кондратюк и слышать не хотел о возвращении Завражнова на прежнюю должность. Но вскоре Кондратюк уехал в Москву, командующим армией назначили меня. Через несколько дней погиб командир отдельного 72-го разведывательного авиационного полка. Кем его заменить? Тут я и вспомнил об "изгнаннике" Иване Завражнове.

- Согласны?- спросил его при встрече.

- Разведчиком? Да это же просто здорово! Я всю жизнь об этом мечтал, просиял Иван Дмитриевич.

Так и стал Иван Завражнов командиром разведывательного полка. Здесь его ненасытная до опасностей натура развернулась во всю ширь. В самую ненастную погоду он уходил на задания и неизменно привозил исчерпывающие сведения о противнике.

Когда решалась судьба Рамушевского коридора, Иван Дмитриевич почти каждый день водил свою "пешку" над лесами и болотами Приильменья. Командующий Военно-Воздушными Силами наградил его орденом Александра Невского.

Весной 1943 года у нас на северо-западе наступило, как я уже сказал, временное затишье. Вдруг меня вызвал командующий фронтом. Когда все деловые вопросы были решены, И. С. Конев спросил:

- Что там у вас случилось с подполковником Завражновым? Мы его вызвали к 15 часам на Военный совет. Послушать и вам будет не лишне.

"Уж не натворил ли опять чего-нибудь Иван?-шевельнулась во мне тревога. Ни с того ни с сего командующий фронтом вызывать бы его не стал".

Сижу, поглядываю на часы. На дворе дождь, молнии сверкают - 15 часов, а Завражнова нет. 15.10 - нет. Конев, подвинув к себе какую-то бумагу, говорит:

- Наверняка правильно тут о нем написано. Сразу видно - к порядку человек не приучен.

Член Военного совета фронта генерал-лейтенант Владимир Николаевич Богаткин, сидевший с Коневым рядом, промолчал, потом поднялся, отошел к окну и, ни к кому не обращаясь,

сказал:

- Ну и погодка...

В это время дверь открылась и на пороге выросла могучая фигура Завражнова. На нем не было ни сухой ниточки, под ногами тотчас же образовалась лужа воды.

- Разрешите?- вскинул он огромную ручищу к мокрому виску.

Конев кивнул головой.

Завражнов подошел к столу, засунул руку в карман и долго извлекал оттуда вдвое сложенную измокшую летную книжку.

- Вот! - положил он ее на стол перед командующим.

Конев раскрыл книжку, расправил ладонью промокшие листки и углубился в содержание записей.

- Так, так, - вдруг заинтересовался он. - Значит, сведения об обороне противника на участке 34-й армии доставили вы?

Завражнов кивнул головой.

- И разведка аэродромов в Старой Руссе - ваша работа?

Завражнов снова кивнул головой.

Что не вылет, то подвиг. Подобревший Конев как бы между прочим сказал:

- А ведь на тебя, Завражнов, заявление к нам поступило. Будто сам на разведку не летаешь, прикрываешься славой подчиненных.

Завражнов недоуменно пожал плечами. Я вступился за командира полка:

- Это клевета, товарищ командующий.

- Ну, все ясно, - накрыл ладонью заявление Конев. - Теперь скажите, почему вы опоздали на 15 минут?

- В четырех километрах отсюда с машиной что-то стряслось. Мотор заглох. Я бросил ее и побежал, вот и... опоздал.

Конев нажал на столе кнопку. Вошел порученец.

- Сколько у нас в резерве машин?

- Четыре, товарищ командующий.

- Так вот, мое распоряжение - один из виллисов передать подполковнику Завражнову.

- Спасибо, товарищ командующий, - расчувствовался и даже покраснел от неожиданности Завражнов.

Погиб Завражнов 28 августа 1943 года. На обратном маршруте после выполнения задания его самолет зажали в клещи вражеские истребители и подбили.

До линии фронта оставалось еще далеко. Прерывисто дыша, Завражнов время от времени спрашивал по переговорному устройству штурмана:

- Вася, скоро линия фронта?

- Скоро, товарищ командир, скоро.

Штурман чувствовал: с командиром творится что-то неладное, но не смел его спросить об этом. А Завражнов, смертельно раненный, с трудом уже управлял подбитой машиной, которая с каждой минутой теряла высоту.

Когда наконец миновали линию фронта, Завражнов, собрав остаток сил, выдохнул:

- Прыгайте. Все прыгайте. И прощайте... Штурман и стрелок оставили машину. Летчик, выбрав какую-то прогалину, все же посадил машину. Но вылезти из нее уже не смог. Когда осмотрели бездыханное тело Завражнова, поразились: вражеский снаряд вошел ему в грудь и разорвался уже на вылете, за спиной. Ровно через месяц, 28 сентября, в газетах был опубликован Указ Президиума Верховного Совета о присвоении Завражнову Ивану Дмитриевичу звания Героя Советского Союза. Но самого героя тогда уже не было в живых.

В наступлении

В феврале 1943 года войска Северо-Западного фронта (в то время ими командовал Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко, членом Военного совета фронта был генерал-лейтенант В. Н. Богаткин, начальником штаба генерал-лейтенант В. М. Злобин) обложили 16-ю немецкую армию плотным полукольцом. В районе Осташкове началось сосредоточение оперативной группы генерал-лейтенанта М. С. Хозина. Зарылась в

снег пехота, в тылу ее, в лесах, заняла огневые позиции артиллерия. Расчеты пушек-сорокапяток разместились в ротах и батальонах. А мороз крепчал, мела поземка.

В ночь перед наступлением небо огласилось шумом моторов ночных бомбардировщиков По-2. Шел снег. И без того плохая видимость уменьшилась до предела. Но это не помешало "кукурузникам" за ночь совершить почти шестьсот вылетов. Как потом установили воздушные разведчики, они подавили и уничтожили до тридцати артиллерийских и минометных батарей. Следы взрывов бомб были потом, в дневное время, хорошо различимы на снегу. А главное - самолеты По-2 держали всю ночь вражеские войска в напряжении.

Накануне наступления на аэродромах пашей армии шла деятельная подготовка к боевым вылетам. На самолеты подвешивались бомбы, снаряжались пушки и пулеметы. По взлетно-посадочным полосам ползали тракторы, очищая их от снега.

Силы для операции готовились немалые. По плану взаимодействия 11-ю армию должны были поддерживать 239-я и 240-я истребительные, 243-я штурмовая и 242-я ночная бомбардировочная авиадивизии, а также Краснознаменный бомбардировочный авиаполк. 53-ю армию - 1-й штурмовой и 1-й истребительный авиакорпуса. В дальнейшем часть авиации переключилась на поддержку сначала 34-й армии, а затем - 27-й и 1-й ударной.

Работники штаба и политотдела выехали в части задолго до наступления, там проводились партийные и комсомольские собрания, обсуждалось обращение командующего к воинам воздушной армии. Все авиаторы жили одним стремлением как можно лучше помочь пехоте при прорыве вражеской обороны, нанести противнику возможно больший урон. Усилился приток заявлений с просьбой принять в Коммунистическую партию.

Мглистый рассвет 15 февраля 1943 года, когда заговорили пушки, нам, авиаторам, принес немало огорчений. Снегопад не прекращался, в метельной круговерти невозможно было отличить землю от неба. На запросы командиров синоптики охрипшими голосами отвечали: "Улучшения погоды не предвидится". Их, конечно, ругали, словно от них зависело прекратить разбушевавшуюся вьюгу.

В период наступления я все время находился вместе с командующим 11-й армией. Нервы у меня были взвинчены до предела. Проделали такую огромную подготовительную работу, а из-за погоды полки беспомощно стоят на аэродромах.

Заметив мое состояние, командующий успокаивающе сказал:

- Ну что вы убиваетесь? В конце концов метель должна утихнуть.

На переднем крае грохотала артиллерия, строчили пулеметы. Гитлеровцы яростно сопротивлялись, особенно в районе Рамушевского коридора. Здесь, в узкой горловине, они сосредоточили несколько пехотных дивизий, большое количество орудий и минометов. Медленно, но упорно наши войска прогрызали казавшуюся неприступной оборону противника и уже выбили его из нескольких укрепленных пунктов. Части 53-й армии заняли деревни Извоз и Логовая. На других участках фронта пехота продвинулась до трех километров. Больше всего наступлению мешали ранее не обнаруженные доты и дзоты. Долбануть бы по ним сейчас, смешать бы с землей и снегом, да погоды все нет и нет. За весь день выпустили в воздух всего несколько экипажей-смельчаков.

Второй день тоже не принес утешения. Вьюга продолжала бесноваться. Только к вечеру она начала утихать. Я приказал отобрать самые лучшие экипажи штурмовиков и отправить на задание.

Подошел командующий 11-й армией и умоляюще попросил разведать, что делается на дорогах между Демянском и Старой Руссой. Я немедленно позвонил командиру 33-го гвардейского штурмового полка:

- Найдите добровольца, который мог бы вылететь на разведку. Только самого опытного. Минут через пять он доложил:

- Есть такой. Младший лейтенант Девятаев. Он уже не раз бывал в том районе.

- Хорошо. Посылайте. А когда вернется с задания, сразу же позвоните.

Я понимал, на какое трудное и рискованное задание посылаю летчика. Но... без риска на войне не обойтись.

Прошел час, пора бы уже вернуться Девятаеву, но телефон молчал. Наконец раздался звонок:

- Вернулся. Все благополучно. Сел со второго захода. Посадку обеспечивали ракетами.

Доставленные воздушным разведчиком сведения я сразу же передал командующему армией.

- Так я и предполагал, - сказал он. - Противник спешно перебрасывает из Старой Руссы резервы. Может быть, ударите по ним? Ох, сейчас это нужно!

Звоню снова в 33-й штурмовой, прошу найти охотников ударить по колоннам на дорогах.

- К вылету готовы все, - отвечает мне командир полка. - Сколько экипажей прикажете поднять?

- Хотя бы четыре, но только самых лучших.

- Понятно, будет сделано.

Посланные экипажи пробились сквозь проклятый снегопад, нашли вражескую колонну и основательно ее потрепали.

- Вот за это спасибо, - поблагодарил командующий 11-й армией, - А мы тоже не стоим на месте. Сегодня освободили деревни Кукуй, Малое Стрешнево, Высокое, Городилово.

На третий день наступления погода немного улучшилась, и наши аэродромы сразу же ожили. Поднимая снежную пыль, самолеты один за другим стали уходить на задания.

Особенно много работы в тот день выпало на долю 243-й штурмовой авиадивизии. Мощным артиллерийским и минометным огнем противник прижал нашу пехоту к земле. С земли обнаружить хорошо замаскированные огневые точки было невозможно. И от командующего 11-й армией поступила очередная просьба:

- Особенно нам надоедает батарея, упрятанная где-то вот здесь, - указал он пальцем место на карте. Это был лесной массив. - Прикажите разыскать ее и подавить.

- Пошлите Васильчикова, - приказываю по телефону командиру авиационной дивизии. - Он с этим заданием справится.

Гвардии старшему сержанту Владимиру Васильчикову мне незадолго до наступления довелось вручать орден Красного Знамени. Он со своей группой отличился при штурмовке вражеского аэродрома. Преодолев огневой заслон, "илы" сожгли тогда четыре Ю-52. При возвращении Васильчикову пришлось вступить в бой с вражескими истребителями. Одного "мессершмитта" он сбил. 35 штурмовок произвел к тому времени старший сержант, возглавляя группы, и не потерял ни одного самолета. Это был храбрый и умелый летчик.

На задание Васильчиков вылетел во главе пятерки штурмовиков. Разыскав на опушке леса вражескую батарею, он повел группу в атаку. Сначала "илы" сбросили бомбы, а потом начали косить гитлеровцев из пулеметов. Затем Васильчиков обнаружил еще одну батарею. И эту штурмовики уничтожили четырьмя заходами.

Артиллерийский огонь противника заметно ослаб. Наша пехота снова устремилась вперед. С передового командного пункта мне передали по телефону: "Группа работала отлично".

Похвала была заслуженной. Пятерка Владимира Васильчикова на обратном пути обстреляла большую колонну автомашин с пехотой.

Другие группы в тот же день уничтожили немало танков и

артиллерийских орудий, разрушили 11 блиндажей, взорвали несколько складов с боеприпасами. Особенно отличились штурмовики, ведомые лейтенантами Фроловым и Кочетковым и старшим лейтенантом Калистратовым.

Недаром штурмовик прозвали летающим танком. Своими точными и мощными ударами "илы" хорошо помогали своей наступающей пехоте. Действуя в основном с малых высот, они уничтожали врага не только бомбами, но и огнем бортового оружия.

Кроме "илов" в штурмовках участвовали и самолеты По-2. Например, командир эскадрильи капитан А. П. Еро-феевский точными попаданиями бомб взорвал вражеский бензосклад. Отблески пожарища были хорошо видны даже с нашего аэродрома.

Африкана Платоновича я знал хорошо. Скромный, подтянутый, с пышными черными усами на красивом волевом лице, он отличался еще и веселым характером, любил петь. Эта кажущаяся беззаботность сочеталась в нем с твердой волей, исключительной смелостью. На своем По-2 он совершил более 200 боевых вылетов, уничтожил немало живой силы и техники врага. В ноябре 1944 года ему присвоили звание Героя Советского Союза.

* * *

В составе войск Северо-Западного фронта сражалась Латышская стрелковая дивизия, которая пользовалась большой боевой славой. Она была сформирована в 1941 году, участвовала в боях под Москвой, освобождала Наро-Фоминск и Боровск. У нас, на Северо-Западном фронте, героически сражалась под Старой Руссой и Великими Луками. 70 процентов ее бойцов составляли добровольцы, среди которых было немало ветеранов, отстаивавших Советскую власть еще в годы гражданской войны. Это - командир соединения Я. Вейкин, Д. Бранткалп, Э. Бирзит, П. Матисон, Я. Кинтслер, Р. Варкали, Ф. Фридрихсон, Я. Мельбарт, Э. Фельдман.

В дивизию часто приезжали секретарь ЦК Латвийской ССР Я. Э. Калнберзин и председатель Совета Министров республики Вилис Лацис. Они проводили большую организаторскую и политическую работу.

В январе 1942 года Латышская стрелковая дивизия вошла в состав 1-ой ударной армии. Она участвовала и в окружении, и в разгроме демянской группировки.

Особенно запомнились мне бои в районе Ногатина. Когда я прибыл к Яну Вейкину, чтобы организовать взаимодействие, он принял меня как родного. Командир хорошо знал обстановку, на

его карте были точно указаны все опорные пункты противника. Наши штурмовики немедленно занялись их обработкой. Я. Вейкин остался очень доволен их действиями. Активно поддерживаемые с воздуха, его пехотинцы уверенно пошли вперед и глубоко вклинились во вражескую оборону.

- Приезжайте после войны в Ригу, - сказал мне комдив на прощание. - Там будем праздновать победу.

5 октября 1942 года соединению было присвоено наименование гвардейского. Оно стало называться "43-я гвардейская латышская стрелковая дивизия". В 1944 году гвардейцы, действуя в составе 130-го латышского стрелкового корпуса, подошли к границам своей республики и участвовали в освобождении всей Прибалтики.

Один из ветеранов этого соединения, участник гражданской войны Петр Юрьевич Залинь, после очередного ранения оказался в нашем госпитале. Вылечившись, он остался у нас, поскольку его дивизия ушла на другой фронт. Старого коммуниста, опытного политработника назначили заместителем командира 7-го района авиационного базирования но политической части. И не ошиблись. Петр Юрьевич вкладывал в работу всю душу, проявил незаурядные организаторские способности. Он пользовался большим авторитетом как у начальников, так и у подчиненных.

* * *

18 февраля погода улучшилась, и в боевую работу включились истребители. Они сопровождали на задания штурмовиков и бомбардировщиков, патрулировали над полем боя, прикрывая с воздуха наступающую пехоту. В небе днем и ночью неумолчно гудели моторы. Такого большого количества самолетов здесь и у нас, и у неприятеля раньше не было.

Из-под Ленинграда и с Волховского фронта гитлеровцы перебросили сюда несколько истребительных и бомбардировочных частей, входивших в состав воздушного флота Ритгофена. На наш фронт, в частности, прибыла 54-я истребительная эскадра подполковника Траутлофта, укомплектованная отборными асами. Обычно противник бросал ее туда, где ему приходилось особенно туго. Они летали на истребителях "Фокке-Вульф-190", считавшихся неуязвимыми. Но наши опытные бойцы, как уже знает читатель, поснимали с них мишурную позолоту. И вот они снова против нас.

Из разведывательных сводок я знал о волчьих повадках фашистских асов и через свой штаб передал в части соответствующее предостережение и рекомендации. Они были адресованы прежде всего молодым летчикам, которыми непрерывно пополнялись полки. Новый фашистский самолет был

силен на вертикалях, но лишался своих преимуществ, когда боевое маневрирование совершалось в горизонтальной плоскости. Молодежи следовало знать об этом.

18 февраля четверка наших истребителей, барражировавшая над передним краем, встретилась с шестью вражескими. Советские летчики, которыми командовал гвардии старший лейтенант Смирнов, несмотря на неравенство сил, провели этот воздушный бой успешно. Они сбили три фашистских самолета. Здесь проявились опыт и мастерство ведущего, сумевшего навязать фашистским асам поединок на малой высоте.

Я хорошо знал Героя Советского Союза Алексея Смирнова, дважды вручал ему ордена. Забегая вперед, скажу, что только на Северо-Западном фронте он уничтожил 20 неприятельских самолетов. За время войны он довел эту цифру до 34 и в феврале 1945 года был удостоен второй медали Золотая Звезда. Крестьянский парень из деревни Пальцево Калининской области вырос в искусного воздушного бойца, стал грозой даже для самых опытных фашистских асов.

19 февраля воздушная разведка донесла, что противник начал отходить из района Демянска на запад. Доложив об этом командующему фронтом, я тут же приказал штурмовикам и истребителям перенести свои удары на отступающие колонны. Для борьбы с нашей авиацией не-мецко-фашистское командование посылало все новые и новые группы самолетов. В воздухе то и дело завязывались жаркие схватки.

Преследование врага начала 34-я армия (командующий генерал-лейтенант А. И. Лопатин), а 20 февраля перешла в наступление 53-я армия (командующий генерал-майор Е. П.. Журавлев). 11-я армия продолжала бои в районе Рамушевского коридора, который непрерывно сужался. К 28 февраля войска фронта вышли к р. Ловать.

20 февраля советские летчики-истребители одержали крупную победу.

Сражаясь вчетвером против многочисленной группы "фоккеров", "юнкерсов" и "мессеров", они сбили пять самолетов противника и не потеряли ни одного своего.

Вот что рассказал об этом поединке командир группы майор Николай Магерин.

"Нас было четверо, а немецких самолетов в несколько раз больше. Силы были далеко не равные, и все же решили атаковать.

Я подал команду "Внимание!" и приблизился к самой кромке облаков. За мной последовали товарищи. Расчет был простой: фашисты нас не заметят, и мы нападем на них внезапно. Чтобы спутать врагу карты, я решил атаковать первую группу

бомбардировщиков. Дистанция между ней и остальными небольшая. Стоит нарушить строй впереди идущих, и получится неразбериха. Выбрав удобный момент, подаю команду, правда не совсем обычную: "Бей фашистскую сволочь!"

В первой же атаке я сбил флагмана. "Юнкере" задымил, перевернулся и вскоре врезался в землю.

Малышевский и Заболотнов тоже сбили по "юпкерсу". Расчет наш оправдался: немецкие самолеты смешались, получилась каша. Бомбардировщики тут же начали освобождаться от груза и уходить в облака. Их бомбы на-крыли свои же войска.

Потом схватились с немецкими истребителями. Их было двенадцать, нас трое. Царев, увлекшись, погнался за "юпкерсами". На Заболотнова сразу навалились шесть "фоккеров". Малышевский, подоспев на помощь товарищу, первой же очередью сбил "фокке-вульфа".

Бой длился уже восемнадцать минут. Я дрался с "мессерами". Два из них, круто пикируя, стали уходить. Используя преимущество в высоте, я тоже устремился вниз и сбил еще одного. Разгром врага был полный".

Я наблюдал за этим боем и, когда он окончился, объявил по радио благодарность всем летчикам.

Николай Магерин был смелым и талантливым истребителем, о нем знал весь фронт. Коммунисты избрали его в партийную комиссию дивизии. Часть, в которой он служил, потом перелетела на другой фронт, и я надолго потерял из виду летчика. Встретился с ним только после войны. Магерин был уже полковником, потом стал генералом.

21 февраля, в последний день боев за Демянск, истребители нашей армии провели семь воздушных схваток, в которых уничтожили 13 самолетов врага. Такие же поединки происходили тогда и на других участках фронта.

Младший лейтенант Логвинов сбил ФВ-190. По одному самолету записали на свой боевой счет старшие лейтенанты Хальзунов и Орехов, лейтенант Шишкин, младший лейтенант Гнатенко.

Отважно сражались с десяткой "мессеров" старший лейтенант Гражданинов и его напарник старший сержант Давыдов. Их грозные атаки я видел сам.

Выполняя горку, Давыдов заметил, что один из "мессеров" преследует Гражданинова. Ведомый тут же свалил свой истребитель влево и устремился к фашисту. Он настиг ею и с дистанции 100 метров выпустил длинную очередь. "Мессер" вспыхнул и врезался в землю.

Набрав высоту, Давыдов заметил, что второй фашист заходит

в хвост ведущему. Ведомый перевел самолет в пике, догнал и расстрелял врага.

Боевой пыл вражеских истребителей начал остывать. Наши же "ястребки" атаковали их с нарастающей активностью. Старший лейтенант Гражданинов сбил третьего фашиста лобовой атакой со стороны солнца. Вдруг он услышал голос Давыдова:

- Сзади нас три "мессера".

Наша пара развернулась и пошла на сближение с противником. Тот не выдержал, стал отваливать. Но было поздно. Сначала Гражданинов, а затем его ведомый сбили еще по самолету. Всего они вогнали в землю пять вражеских машин.

Вскоре выяснилось, что Гражданинов и Давыдов сражались с группой отборных летчиков. Командовал ею один из асов Германии - командир второй группы 54-й истребительной эскадры. Он оказался в числе сбитых, выбросился с парашютом, но приземлился на нашей территории, и его взяли в плен.

- Еще не родился тот летчик, который бы мог со мной справиться, - заявил он. - А ваших я и сегодня трех свалил.

- Ну и наглец, - сказал полковник Стороженко, когда ему перевели слова фашиста. - Ведь наши сегодня потеряли только один самолет.

- А как вы объясните свое пребывание здесь, в плену? - с трудом сдерживая негодование, спрашиваю фашиста.

- Случайность. Забыл взять с собой пистолет.

- Врете! Пистолет был при вас, -одернул его начальник разведки Прусаков. Вот он, - и положил на стол новенький "вальтер". - Вы трусливо выбросили его в снег и сразу подняли руки вверх, как только заметили советского солдата.

Фашист, опустив голову, сник.

Гражданинов и позже не раз участвовал в жарких воздушных схватках и одерживал победы. В 1943 году ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

* * *

В то время как истребители вели воздушные бои, штурмовики и бомбардировщики наносили удары по отступающим колоннам врага. 21 февраля только 70-й штурмовой полк уничтожил 37 автомашин на дорогах, 26 повозок, до двух рот пехоты. Одна машина, видимо, везла боеприпасы и от прямого попадания бомбы взлетела на воздух.

21 февраля сухопутные войска полностью очистили Демянский район и начали преследовать противника в Рамушевском коридоре. Гитлеровцы отчаянно сопротивлялись. Они оставили на деревьях множество "кукушек", которые вели огонь из автоматов. Они были обречены на верную гибель.

Заснеженные леса и незамерзающие болота с опасными трясинами сильно затрудняли продвижение наших войск, мешали подтянуть артиллерию к шоссе, ведущему из Демянска в Старую Руссу. А просочившиеся сквозь вражеские заслоны лыжные батальоны и группы автоматчиков не могли, конечно, уничтожить многочисленные дзоты и пулеметные гнезда, густо рассеянные вдоль дороги. Требовалась помощь авиации. Но сначала пурга, а затем густой туман сковали ее на аэродромах. За три дня, пока стояла нелетная погода, основные силы полуокруженной немецкой армии успели выйти из демянского мешка по Рамушевскому коридору. Но выход этот стоил фашистам огромных потерь.

Вот что сообщало Совинформбюро 1 марта 1943 года:

"В сентябре 1941 года немецко-фашистским войскам удалось прорваться юго-восточнее озера Ильмень и занять силами 16-й немецкой армии район Залучье - Лычково - Демянск и далее на восток до берегов озер Велье и Селигер. В течение последующих 17 месяцев противник упорно и настойчиво стремился удержать за собой захваченный плацдарм и превратил его в мощный укрепленный район, назвав его "Демянской крепостью". Немцы рассчитывали использовать этот укрепленный район для развертывания удара на важнейшие коммуникации северной группы наших войск. За это же время указанный район неоднократно был ареной ожесточенных боев, в которых перемалывались немецкие дивизии.

На днях войска Северо-Западного фронта под командованием маршала Тимошенко перешли в наступление против 16-й немецкой армии. В ходе боев наши войска, прорвав на ряде участков сильно укрепленную полосу противника, создали реальную угрозу двойного окружения немецко-фашистских войск. Противник, почувствовав опасность окружения, начал под ударами наших войск поспешное отступление на запад.

За восемь дней боев наши войска, неотступно преследуя противника, освободили 302 населенных пункта, в том числе город Демянск и районные центры Лычково, Залучье. Очищена от противника территория площадью в 2350 квадратных километров.

За восемь дней боев наши войска захватили в плен 3000 немецких солдат и офицеров.

За это же время взяты следующие трофеи: самолетов - 78, танков - 97, орудий разного калибра - 289, пулеметов-711, а также большое количество боеприпасов и много другого военного имущества.

Противник оставил на поле боя более 8000 трупов".

К этому надо добавить, что за время пребывания в районе Демянска гитлеровцы только от действий авиации потеряли 345 самолетов, 1131 автомашину, 807 артиллерийских орудий, 136 разных складов.

О напряженности боевой работы частей нашей воздушной армии в тот период красноречиво говорят и такие цифры. За период с 15 февраля по 18 марта нами совершено 9345 самолето-вылетов, израсходовано 1525 тонн боеприпасов (161 железнодорожный вагон), 3884 тонны (107 железнодорожных цистерн) горючего.

* * *

С конца февраля 1943 года начался второй этап изгнания противника за р. Полнеть и борьба за освобождение древнего русского города Старая Русса. 3 марта в состав Северо-Западного фронта вошла 68-я армия под командованием генерал-лейтенанта Ф. И. Толбухина. 14 марта ее ввели в бой на стыке 11-й и 53-й армий. Борьба за Старую Руссу затянулась надолго.

Выведя войска из демянского котла, немецко-фашистское командование приняло все меры, чтобы удержаться на рубежах рек Пола, Ловать, Редья, Полнеть. Эти естественные преграды были усилены многочисленными фортификационными сооружениями.

Бездорожье, начавшаяся оттепель, туманы создали еще более благоприятные условия для противника. Располагая хорошими дорогами от Старой Руссы на запад, гитлеровцы успели перебросить в этот район крупные резервы.

Три недели шли упорные бои на подступах к Старой Руссе. И только к концу дня 14 марта наши передовые части вышли к окраинам города, преодолев три мощных оборонительных рубежа на реках Пола, Ловать и Редья. За это время выделилось всего 6 погожих летных дней, и поэтому каждый из них мы старались использовать до предела.

Вернувшись с задания, экипажи наскоро закусывали, пока заправлялись самолеты, и снова поднимались в воздух.

Действия авиации во время боев на подступах к Старой Руссе отличались особой ожесточенностью. С обеих сторон в них участвовало большое количество самолетов.

Немецкое командование теперь применяло авиацию массированно. По опыту Демянска оно поняло, что имеет дело с сильным и хорошо подготовленным воздушным противником, что время безнаказанных прогулок по советскому небу безвозвратно прошло. Вражеские бомбардировщики и здесь летали под мощным прикрытием истребителей.

У истребителей нашей армии не было достаточного опыта

борьбы с большим количеством самолетов. Поэтому воздушный бой, проведенный группой майора Н. Магерина, о котором я рассказал, изучался во всех деталях.

В первый же летный день, 5 марта, наши истребители и штурмовики обратили внимание на то, что гитлеровцы появляются в воздухе только группами, насчитывающими не менее двух-трех десятков самолетов. Парами не летали даже истребители, одиночные "охотники" вообще но появлялись в небе. Из этого факта мы сделали вывод: надо срочно готовить летный состав к массированным действиям. Через начальника штаба армии я немедленно передал распоряжение подвести во всех истребительных и штурмовых частях итоги первого летного дня, а затем сформировать боевые группы, которые возглавляли бы наиболее опытные командиры эскадрилий и полков. Ведь гитлеровцы, как и накануне, могли снова поднять в воздух целые армады, чтобы воздействовать на нас хотя бы психически.

Утром 7 марта на задание вылетело несколько групп наших истребителей. Они по-прежнему были немногочисленны, по 6-8 самолетов в каждой. Но ведущие шестерок и восьмерок договорились в любой момент по условному сигналу соединиться для совместных действий.

Такая предусмотрительность оказалась не напрасной. Объединить усилия пришлось в первом же вылете. В 15 километрах южнее Старой Руссы над междуречьем Редьи и Полисти появилась большая группа вражеских самолетов свыше 20 "юнкерсов" и 14 "фокке-вульфов". Они шли бомбить наши передовые части.

В этом районе, на удалении примерно двенадцати километров друг от друга, барражировали две восьмерки наших "яков". Одну возглавлял майор Суриков, другую - старший лейтенант Муравьев.

Первым заметил противника Муравьев.

- Впереди меня более тридцати самолетов противника, - передал он Сурикову. - Действуй по плану, уничтожай "юнкерсов").

Пользуясь преимуществом в высоте, группа Муравьева разошлась попарно и одновременно с нескольких направлений обрушилась на вражеских истребителей. Завязался бой. В этот момент летчики Сурикова атаковали бомбардировщиков. В воздухе закружились 50 самолетов. Один за другим задымили и пошли к земле два "фоккера". Затем вспыхнули три "юнкерса". Строй бомбардировщиков распался, и они, стремясь быстрее освободиться от бомб, начали сбрасывать их в болото. Преследуя "юнкерсов", группа Сурикова расстреливала их с коротких

дистанций. "Фокке-вульфы" же, скованные Муравьевым, никакой помощи оказать своим подопечным не могли.

Бой длился всего 16 минут. Но за это короткое время противник потерял девять "юнкерсов" и четыре "фокке-вульфа".

Находясь на вспомогательном пункте управления, я по командам и репликам, раздававшимся в динамике, следил за всеми перипетиями этой жаркой схватки. Меня радовали четкие и согласованные действия наших летчиков.

Примерно через час завязался воздушный бой на другом участке фронта: 14 советских истребителей столкнулись с десятью "мессерами" и шестью "фокке-вульфа-ми". Нашу группу возглавлял капитан И. М. Холодов. На его попечении было 16 бомбардировщиков. Восьмерка "яков" следовала позади бомбардировщиков, осуществляя их непосредственное прикрытие, а шестерка, предназначавшаяся для борьбы с немецкими истребителями, держалась чуть в стороне и выше.

Гвардии капитан Холодов давно зарекомендовал себя искусным и смелым бойцом. В составе 6-го истребительного авиакорпуса ПВО он защищал Москву. Там же ему присвоили звание Героя Советского Союза. Отвагу и мастерство он не раз показывал и на нашем фронте, успел сбить уже десяток вражеских самолетов. Однажды он, возглавляя четверку истребителей, вступил в бой с шестью "мессерами" и четырьмя "фокке-вульфами". Гитлеровская карусель крутилась то в вертикальной, то в горизонтальной плоскостях.

Но вот у Холодова кончились боеприпасы. И как раз в этот момент один из "мессеров" зашел в хвост его машины. Еще минута, и он влепит порцию снарядов. Искусным маневром Холодов сначала вывернулся из-под удара, а затем плоскостью отрубил противнику хвост.

Примеру командира последовал и лейтенант Коваль. Когда у него тоже кончились боеприпасы, он винтом отрубил стабилизатор "фокке-вульфу".

Два тарана в одном бою! Известие о мужестве летчиков-истребителей в тот же день облетело все части воздушной армии.

Но вернемся к последнему бою. Встретив в районе цели, к которой направлялись наши бомбардировщики, 16 вражеских истребителей, Холодов своей шестеркой связал их боем, а ведущему восьмерки приказал не ослаблять прикрытия.

Когда экипажи бомбардировщиков уничтожили цель и легли на обратный курс, Холодов дал новое распоряжение:

- Первой четверке продолжать сопровождение, второй - идти к нам на помощь.

Теперь наших истребителей стало десять. Разница в

соотношении сократилась. Но враг был уже измотан. Вот тут и началось его избиение! Прилетевший на домощь в составе четверки летчик Прокопенко с ходу поджег одного "мессера". Вскоре, почти одновременно, пошли к земле "мессершмитт", сбитый ведущим пары Анискиным, и "фокке-вульф", напоровшийся на огонь старшего лейтенанта Гарама.

Ошеломленные стремительным ударом, фашисты начали по одному выходить из боя. Наши только того и ждали. Действуя парами, они настигали фашистов и расстреливали в упор.

Противник был настолько деморализован, что перестал обороняться. Но преследовать его дальше наши не могли: подходило к концу горючее. Семь побед без единого поражения! Блестящий итог! Этот бой мы потом описали и документ разослали по частям, чтебы на опыте мастеров училась молодежь.

В период упорных и тяжелых боев на Северо-Западном фронте добрую славу завоевали многие офицеры-летчики. Среди них: Герои Советского Союза командир истребительной авиаэскадрильи майор И. М. Дзюба, командир отряда ночных бомбардировщиков капитан Ф. Н. Орлов, заместители командира бомбардировочной и истребительной эскадрилий старший лейтенант И. В. Стружкин и капитан В. П. Погорелов, командиры штурмовых эскадрилий капитан В. С. Романенко и гвардии старший лейтенант Н. П. Кочетков, командир звена разведчиков старший лейтенант Г. Е. Бойко, командир и штурман звена бомбардировщиков старший лейтенант Д. В. Майский и старший лейтенант Плашкин.

18 марта 1943 года в газетах было опубликовано сообщение Народного комиссариата обороны о преобразовании ряда авиационных корпусов и дивизий Военно-Воз-душных Сил в гвардейские. Приятно было узнать, что "за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава", как подчеркивалось в сообщении, этой чести удостоены и некоторые соединения нашей воздушной армии. 1-й истребительный авиакорпус (командир генерал-майор авиации Е. М. Белецкий) стал 1-м гвардейским, 239-я истребительная авиадивизия (командир полковник Г. А. Иванов) - 5-й гвардейской, 243-я штурмовая авиадивизия (командир полковник Г. А. Сухоребриков) -3-й гвардейской, 263-я бомбардировочная авиадивизия (командир полковник Ф. И. Добыш) - 4-й гвардейской.

Вручение гвардейских знамен явилось большим праздником для личного состава. В торжественной обстановке командир каждого соединения и части преклонял колено перед святыней и

целовал край полотнища. Авиаторы клялись высоко нести добытое кровью гвардейское знамя, приумножать в грядущих боях славу своего полка, дивизии, корпуса.

Братство

Тысячами незримых нитей были связаны наши авиаторы со своим народом, с теми, кто, оставшись в тылу, делал все необходимое, чтобы приблизить победу. Об их славных делах воины узнавали не только из газет и радиопередач. К нам нескончаемым потоком шли письма и посылки, а иногда авиаторы лично встречались с героическими тружениками тыла.

Хорошо помню волнующую картину вручения нашим летчикам боевого самолета, построенного на личные сбережения семьи Шумковых, проживавшей в далекой Сибири. Это было в апреле 1943 года. К нам в армию приехала молоденькая девугпка - комсомолка Христина. А чуть раньше на один из аэродромов перегнали новенький истребитель с бортовой надписью "Красноярский комсомолец". Христина Шумкова была одета в добротный полушубок, на голове - пуховая шаль.

- Вам не жарко?-с улыбкой спросил замполит Выволокин.

- Жар костей не ломит, - бойко ответила девушка. И, помолчав, добавила: Это у вас здесь весна. А в Сибири еще трескучие морозы.

На митинге Шумкова произнесла взволнованную речь.

- У нас в деревне, - говорила она, - остались лишь старики, женщины да малые ребята. Все, кто может держать оружие, ушли на фронт. Но и без них мы трудимся не покладая рук, чтобы вы были одеты, обуты и сытно накормлены. Один вам наказ - крепче бейте фашистов!

До войны семья у нас была большая, а колхоз богатым. Много денег получали мы на трудодни. Вот и решили теперь на семейные сбережения купить самолет.

- Этот истребитель я вручаю вам, Николай Григорьевич, - обратилась она к стоявшему рядом гвардии подполковнику Соболеву. - Уверена, что он будет в надежных руках, что вы вгоните в землю еще не одного фашиста. Бейте их, окаянных, изо всех сил бейте!

По рядам пронеслось громкое "ура!".

Христина Шумкова не ошиблась, вручая свой подарок Н. Г. Соболеву. На его счету в то время было уже 17 сбитых самолетов противника. На груди летчика красовались орден Ленина и четыре ордена Красного Знамени.

В ответной речи Николай Григорьевич поблагодарил гостью и заверил, что не пожалеет сил, чтобы добыть победу над врагом.

Затем он обнял ее и крепко поцеловал.

В одной из наших частей служили братья Покашевские. Иван был летчиком, младшим лейтенантом, Владимир - воздушным стрелком. Хотя летали они на разных самолетах, но ревниво следили за боевыми успехами друг друга.

Однажды получаем телеграмму: "К вам выезжает колхозник Иван Потапович Покашевский, который на личные сбережения приобрел Ил-2 и хочет передать его своим сыновьям. Встретьте как полагается".

Что за разговор? Гостям мы всегда были рады, а тем более таким, которые готовы все отдать для достижения победы над врагом.

Вручение самолета-штурмовика состоялось на одном из тыловых аэродромов. Мы с Андреем Федоровичем Выволокиным и Яковом Ивановичем Драйчуком прибыли туда заранее, чтобы подготовить встречу. На фюзеляже грозной боевой машины полковой художник крупными буквами написал: "От колхозника Ивана Покашевского сыновьям".

Очень волнующей была встреча старого крестьянина со своими сыновьями. Разгладив окладистую бороду, он троекратно расцеловал каждого и прослезился. Растроганный и смущенный, Иван тихо уговаривал старика:

- Папаня, не надо, люди же смотрят.

На крыле самолета разостлали ковер. Ивана Потаповича и его сыновей попросили подняться туда, чтобы их видели все собравшиеся на аэродроме. Митинг открыл командир штурмового полка подполковник Васильев. Он говорил о единстве армии и народа, 6 героических усилиях, которые прилагают советские люди, чтобы дать воинам все необходимое для успешной борьбы с врагом. В заключение сказал:

- Сегодня у нас в гостях патриот земли русской Иван Потапович Покашевский. Из своих сбережений он отдал 120 тысяч рублей на постройку боевого самолета. Вы, Иван Потапович, можете гордиться своими сыновьями. Иван и Владимир настоящие воины, храбро сражаются с фашистами. Теперь они будут летать вместе на подаренной машине и, без сомнения, приумножат добрую славу героев-патриотов Покашевских.

На глазах у старика заблестели слезы. Не стыдясь их, он обнял сыновей и растроганно произнес:

- Спасибо, сыночки. - Потом, сняв шапку, поклонился всему полку и добавил: - Всем вам спасибо, за то что гоните немца-супостата с родной земли...

На братьев, между прочим, нашей воздушной армии везло. В

одной из истребительных частей, например, служили Владимир и Александр Некрасовы. Первый родился в 1922 году, второй - годом позже. До войны они вместе работали на авторемонтном заводе в Хабаровске, вместе поступили сначала в аэроклуб, а затем в авиаучилище, вместе прибыли на фронт. В сентябре 1943 года приняли боевое крещение. Выполняя боевые задания, они не раз попадали в серьезные переделки и всегда выходили победителями.

Как-то братьям Некрасовым пришлось вдвоем сражаться против шести "фокке-вульфов", которые неожиданно вывалились из облаков. Четверка набросилась на ведущего - Владимира, а пара - на Александра. Искусно маневрируя, Некрасовы все же вывернулись из-под удара и с набором высоты скрылись в облаках. Оттуда они, развив бешеную скорость, свалились как снег на голову на четверку "фоккеров" и одного из них подожгли. Горящий "фоккер" упал на землю.

Боевой счет братьев Некрасовых рос быстро. К концу войны Владимир стал Героем Советского Союза.

В другой части вместе воевали братья Пироженковы. Виктор командовал эскадрильей, а Константин был у него мотористом. Когда старший возвращался с победой, младший брал кисть, баночку с краской и рисовал на фюзеляже самолета очередную звездочку. К концу войны их более десяти появилось на самолете Виктора.

Старательно выполнял свои обязанности и Константин Пироженков. За самолетом он ухаживал, как мать за ребенком.

При выполнении одного из заданий самолет Виктора подбили зенитки. Приглядевшись, как заходит тот на посадку, брат почуял что-то неладное. Не дожидаясь, пока Виктор срулил с полосы, Костя бросился к нему и быстро открыл фонарь.

- Ты ранен?-спросил он встревоженным голосом, помогая брату сойти на землю.

- Пустяки, - отмахнулся тот.

-Какие пустяки? Смотри, вся штанина в крови. Константин взвалил Виктора на плечи и понес к санитарной машине.

* * *

Летный состав армии непрерывно пополнялся молодыми летчиками, прошедшими ускоренный курс обучения. Они нуждались в особом внимании командиров, политработников; партийных и комсомольских организаций.

Особенно хорошо работа с молодежью была поставлена и 239-й истребительной авиадивизии. Опытные летчики--коммунисты Заболотнов, Шишкин, Лагутенко, Мишкин и другие доводили до совершенствования технику пилотирования

вчерашних курсантов, учили их метко стрелять, показывали различные тактические приемы.

У старшего лейтенанта Смирнова ведомыми были молодые летчики, сначала Углянский, затем Чаплиев. Каждого из них он не переставал наставлять:

- Стрелять за километр - все равно что в белый свет. Бить врага надо только с короткой дистанции.

Ученики его оказались понятливыми и способными. В одном из боев Углянский почти в упор расстрелял фашиста. Чаплиев, подбив "фоккера", гнался за ним километров 20 и все-таки доконал: тот врезался в землю и взорвался.

- Молодцы! Хвалю за смелость и упорство, - сказал своим ученикам Смирнов.

За науку побеждать молодые летчики платили учителям сердечной привязанностью, грудью защищали их в бою. Я знаю немало случаев, когда ведомые с риском для жизни бросались на выручку попавшему в беду ведущему.

Не оставались без внимания и воздушные стрелки. С ними тоже проводились занятия, опыт лучших обобщался на конференциях, освещался в печати, распространялся в беседах и докладах. А иначе и быть не могло. Ведь от стрелка во многом зависит и жизнь экипажа, и сохранность машины. Если он смел, внимателен, меток, летчик чувствует себя уверенно, действует решительно. Он не опасается за заднюю полусферу.

Как-то Яков Иванович рассказал мне любопытный случай. В одной из частей стали замечать, что старший лейтенант Калинин, возвратившись с задания, сажает самолет не на аэродром, а не долетая до него, на замерзшем болоте. Первому объяснению поверили: самолет-де, мол, подбит, не мог дотянуть. Но когда недолеты стали повторяться, с летчиком пришлось поговорить иначе.

- Что за фокусы? - строго спросил у него заместитель командира эскадрильи по политчасти Белоус. - Ведь другие летчики садились не на таких израненных машинах. Подумаешь, две пробоины в крыле.

Калинин в ответ лишь пожал плечами: как, мол, хотите, так и судите. Не смог долететь.

- А вы знаете, - кто-то доверительно сказал политработнику, - Калинин не очень верит в живучесть штурмовика. Когда его подбивают, ему кажется, что самолет долго не продержится в воздухе. И как только летчика одолеет этот страх, его словно магнитом тянет к земле.

Решили принять другие меры. Во вторую кабину посадили смелого, не раз огнем крещенного воздушного стрелка Турчака.

Во время пребывания штурмовиков над целью их сильно обстреливали вражеские зенитки. Свою долю осколков получила и машина Калинина. На обратном курсе летчика охватило беспокойство. Постепенно он стал отставать от строя.

В этот момент Калинин услышал по переговорному устройству спокойный голос воздушного стрелка:

- Командир! Наша лошадка что-то плохо тянет. Нельзя ли поддать побольше газку? Скорей домой вернуться хочется.

Летчик прибавил газу, скорость увеличилась.

- Вот теперь хорошо, - сказал Турчак. - Как там у вас, у меня все в порядке.

А через некоторое время Калинин сам поинтересовался самочувствием стрелка.

- Нормально, - послышалось в ответ.

Спокойствие Турчака вернуло былую уверенность летчику. Он догнал строй и по всем правилам посадил машину на полосу. А когда вылез из кабины - ахнул. Весь фюзеляж был в пробоинах, половина хвостового оперения отбита. Еще более ужаснулся Калинин, когда увидел залитого кровью стрелка. Тот сидел за турелью, не в силах двинуться с места. Увидев летчика, попытался улыбнуться.

- Что с тобой? - растерянно спросил летчик и стал осторожно вытаскивать обмякшее тело стрелка из кабины. - Ты же говорил "все нормально"...

В душе Калинина произошел перелом. "Ведь Турчак прекрасно видел, что самолет летит почти без хвоста, - подумал он, - а вот не побоялся, что разобьется. Значит, "ильюша" и, впрямь живуч. Значит, напрасно раньше опасался за машину".

С тех пор никто не мог упрекнуть Калинина в отсутствии у него выдержки. Хороший урок воли, спокойствия и веры в самолет преподал ему воздушный стрелок.

В экипаже старшего сержанта Зайчикова стрелком летал ефрейтор Михаил Коршунов. Однажды, при подходе к объекту, на штурмовик насели два "мессершмитта". Коршунов, отстреливаясь, уловил момент, когда один из них стал выходить из атаки, и всадил ему в брюхо длинную очередь. Истребитель вспыхнул и, описав дугу, свалился на землю.

Но второму фашисту все же удалось поймать кабину Коршунова в прицел. Три снаряда, пробив остекление, разорвались позади стрелка. Сам он, к счастью, остался невредим, но кабина загорелась. Не обращая внимания на огонь, Коршунов продолжал отбиваться от наседавшего противника и, только когда истребитель скрылся из виду, стал тушить пожар.

А ведь могло быть иначе. Не получив никаких сообщений от

Коршунова, летчик решил бы, что стрелок погиб. С полным правом он бы покинул машину.

Отважными воздушными стрелками показали себя Березин, Нечаев и многие другие. Старшина Березин, например, совершил более ста боевых вылетов, 38 раз отражал атаки вражеских истребителей. Мы подняли на щит славы этих бойцов, обобщили и распространили их опыт.

Под Старой Руссой

Утром 14 марта после массированного ночного удара бомбардировщиков наземные войска вплотную подошли к Старой Руссе. Они прорвали вражескую оборону на р. Ловать, на участке Кобылкино - Черенчицы и стали быстро загибать фланги. К 16 марта противник отошел на рубеж р. Редья и закрепился на заранее подготовленных позициях. Теперь уже не существовало ни демянского плацдарма, ни Рамушевского коридора. Линия фронта выровнялась. Задача советских войск состояла в том, чтобы захватить плацдармы на западной стороне демянских болот, выйти на "сухую" землю, оседлать дороги, ведущие к Сольцам, Порхову, Пскову.

Выровняв фронт, гитлеровцы значительно уплотнили свою оборону, насытили ее и людьми, и огневыми средствами. Преодолеть такой рубеж было нелегко.

Хроника действий авиации 6-й воздушной армии в те дни выглядела так. В ночь на 14 марта мы совершили массированный налет на военные объекты в Старой Руссе и ее окраинах, а утром нанесли удар по основным узлам сопротивления фашистов. Всего было сделано 332 боевых вылета.

15 марта на рассвете три группы пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и группа штурмовиков появились над вражескими аэродромами Сольцы и Гривочки. Уничтожив там двадцать самолетов, они на обратном пути подожгли эшелон на ст. Сольцы и вывели из строя железнодорожный путь на участке Шимск - Старая Русса. Истребителям прикрытия пришлось выдержать упорный воздушный бой. Первым открыл счет старший лейтенант Алексей Смирнов, по одному вражескому самолету сбили капитан Минов, старшина Сомов, майор Берко, капитан Скупченко, майор Маркитанов и лейтенант Фокин. Все они - из части подполковника Найденова.

16 марта истребители противника действовали несколько необычно. Восьмерке наших "яков", возглавляемой старшим лейтенантом Муравьевым, пришлось драться со смешанной группой, причем "мессеры" атаковали сверху, а "фоккеры" - снизу. Получилось что-то вроде шитья с двух сторон.

Наши летчики быстро раскусили эту тактическую новинку. Они вынудили противника вести бой на виражах и подняться на высоту, где "фоккеры" сразу потеряли свою маневренность.

Пока одна группа наших истребителей дралась с "мессерами" и "фокке-вульфами", вторая непрерывно атаковала бомбардировщиков. Муравьев тогда сбил два "юн-керса", а старший лейтенант Моношин, младший лейтенант Вострухин, старшина Алексеев и сержант Горобец - по одному.

В этот же день шестерка истребителей во главе с лейтенантом Скоруком сопровождала штурмовиков. На обратном маршруте командир в предвидении встречи с противником приказал старшему сержанту Гуськову и сержанту Попову подняться на несколько сот метров выше, чтобы обезопасить "илы" от внезапного нападения.

Предусмотрительность ведущего оказалась не лишней. Гуськову и Попову пришлось первым принять на себя удар и некоторое время вдвоем драться с шестеркой "мессеров". Причем два вражеских самолета им удалось сбить. Проводив штурмовиков до аэродрома, Скорук со своей четверкой вернулся на помощь товарищам. Теперь соотношение сил резко изменилось в нашу пользу.

Прибывшие на подмогу истребители смело набросились на противника и одного за другим свалили на землю всю четверку. Такого разгрома гитлеровцы не ожидали, и в тот день их самолеты в небе больше не появлялись.

18 марта 34-я армия получила приказ перейти в наступление и освободить Старую Руссу. Подготовка к этой операции усиленно велась на протяжении почти пяти месяцев, в том числе и в нашей воздушной армии. Нам противостоял довольно сильный противник. На рубеже Ужин, Медведко, Брянская гора, Соболеве, Бол. Казанка, Дмитрове занимали оборону три пехотные (30, 32 и 329-я) и две (5-я и 8-я) легкие пехотные немецкие дивизии. В армейском резерве в районе Утошкино находилась еще одна - 122-я пехотная дивизия. Враг располагал 714 артиллерийскими орудиями, 108 минометами, 60 орудиями зенитной артиллерии. А протяженность фронта составляла всего 60 километров.

Довольно мощным у противника был и авиационный кулак. По нашим данным, он имел более сотни самолетов.

Знали мы и о том, что на участке Старая Русса - Поддорье сосредоточено 14 батарей зенитной артиллерии и 25 прожекторов. Заслон довольно серьезный..

Перед наступлением я побывал в штабе фронта, уточнил задачи, вопросы взаимодействия авиации с наземными частями. Главный удар наши наносили южнее Старой Руссы, чтобы выйти

затем в тыл находящейся здесь группировке. Вспомогательный нацеливался на северную окраину города.

Вечером в политотдел воздушной армии поступило обращение Военного совета фронта к войскам. Там были такие слова: "...Долгожданный час настал. Пришло время освободить от гитлеровских палачей древний русский город Приильменья Старую Руссу". В политотделе это обращение размножили и разослали по частям.

На рассвете в подразделениях состоялись митинги. Воины поклялись сделать все для того, чтобы помочь войскам в освобождении Старой Руссы.

Воздушной армии предстояло в ночь на 18 марта совместно с партизанами разгромить штаб и узел связи 16-й немецкой армии. Места их расположения мы хорошо знали. Это район Песочки (12 км юго-западнее Шимска) и совхоз Выбити (12 км северо-западнее Сольцы).

Свою задачу авиация выполнила. На указанные объекты в течение часа экипажи бомбардировщиков сбросили 13 тонн бомб. Летчики и штурманы доложили: на земле вспыхнули пожары. Но партизаны по ряду причин не могли воспользоваться суматохой, поднявшейся в немецком штабе и на узле связи. В итоге хороший замысел оказался незавершенным. Вслед за первой неудачей последовали и другие, которые в конечном итоге привели к свертыванию операции.

По плану намечалось в 5 часов утра 18 марта начать артиллерийскую и авиационную подготовку. Артиллерии предстояло разрушить укрепления и подавить огневые точки на переднем крае. Авиации указывались цели на южной окраине города. Там находились прочные кирпичные дома, в которых противник установил пулеметы и противотанковые пушки.

Перед рассветом, когда надо было вылетать, погода вдруг стала резко ухудшаться. В западных районах облачность понизилась до 100-150 метров. Местами прошли дожди, с восходом солнца все вокруг затянулось туманом. Хорошо, что ночью удалось совершить 332 боевых вылета, а перед утром поставить на восточной окраине города дымовую завесу. Под ее покровом должны были наступать войска.

Ровно в 5 часов началась артиллерийская подготовка. Сотни орудий открыли огонь по переднему краю гитлеровской обороны. Два часа длилась канонада. В 7 часов пехота поднялась в атаку и двинулась вперед за огневым валом. Теперь свое слово должна была сказать авиация. Но облака и туман прижали к земле самолеты, и ни один из них подняться не смог. Я в то время находился на КП командующего 34-й армией и с болью наблюдал,

как бьет по наступающим вражеская артиллерия, вздымая к небу фонтаны земли. Лупит, проклятая, а мы, располагая солидными авиационными силами, не можем заставить ее замолчать. И это в самый решающий момент!

С переднего края поступило донесение: южнее Старой Руссы немцы подтягивают из глубины резервы. По всей вероятности, враг готовится предпринять контратаку.

- Эх, как не хватает сейчас штурмовиков и бомбардировщиков, - с досадой обронил командующий армией. - Накрыть бы этот резерв...

Я промолчал. Да и что я мог сказать в столь горестную для себя минуту? Я чувствовал себя так, будто по моей вине наплыла эта мгла, заставившая притихнуть наши аэродромы, в сердцах тормошил синоптиков, но те ничего утешительного не обещали.

Гитлеровцы действительно вскоре предприняли контратаку, и наступление частей 34-й армии приостановилось. К концу дня небо стало понемногу очищаться. Я тут же позвонил на аэродром, где сидели штурмовики, и приказал поднять три группы самолетов. Цель-южная окраина города и прилегающие к ней укрепления.

Штурмовики не заставили себя ждать. Они прошумели в стороне от командного пункта, чуть не касаясь верхушек деревьев, и растаяли в молочной мгле. Следом за ними появились работяги По-2 и на наших глазах стали клевать бомбами залегшие на мокром снегу грязно-зеленые цепи немцев.

Но время было упущено, и наши отчаянные усилия уже не могли изменить обстановку. Из-за нелетной погоды авиация противника в тот день ни разу в небе не появлялась. Мы же использовали каждый час прояснения для боевой работы. На малых высотах, в зоне ружейно-пулеметного огня, экипажи штурмовали вражеские позиции, стараясь помочь залегшей пехоте. Их встречали ливнем огня. И были редкими случаи, когда хоть один самолет, летавший на штурмовку, возвращался невредимым.

19 марта погода не улучшилась. Но я приказал отобрать лучшие экипажи и послать их на задание. Таких набралось 78. Характерно, что только один самолет вернулся без повреждения. Остальные имели пробоины. 29 машин были настолько изрешечены, что в полевых условиях восстановить их оказалось невозможным.

20 марта в 11 часов командующий 34-й армией отдал приказ возобновить наступление. Но до самого вечера мы не могли поддержать пехоту. Туман опять спутал все наши карты. И только незадолго до сумерек к переднему краю обороны противника

смогли вылететь шесть групп штурмовиков - 48 самолетов.

Несколько раньше от воздушного разведчика поступило сообщение, что на ст. Тулебля прибыло четыре эшелона. Штаб тотчас же передал распоряжение 70-му гвардейскому штурмовому полку - выслать шестерку "илов". Часа через полтора из полка по телефону доложили:

- Эшелоны разгромлены. Станция горит.

Чтобы представить, с каким упорством и боевой дерзостью дрались летчики-штурмовики, приведу один эпизод. Над передним краем обороны противника на предельно малой высоте появилась семерка "илов". Вел ее командир эскадрильи 33-го гвардейского штурмового полка гвардии лейтенант Н. И. Белавин. На пути встала сплошная завеса огня: с земли били трассирующими пулями крупнокалиберные пулеметы.

Но штурмовики не дрогнули, не повернули назад. Маневрируя, они прорвались через огневой заслон, встали в круг и начали уничтожать наиболее важные цели. Летчик Мосин заметил на лесной опушке вспышки выстрелов вражеской зенитки. Двумя бомбами орудие было уничтожено. Лейтенанты Малоушкин и В. В. Удачин прямым попаданием бомб разрушили переправу. Остальные летчики пикировали на минометные батареи и блиндажи гитлеровцев. В течение получаса "илы" висели над позициями врага, не давая ему поднять головы. Были уничтожены 4 полевые и 2 зенитные батареи, несколько минометов и пулеметных гнезд, подавлен огонь трех артбатарей.

Командир стрелковой дивизии, стоявшей на этом участке, сообщил в штаб воздушной армии: "На площади, атакованной семеркой штурмовиков, все смешано с землей, враг парализован".

К исходу 20 марта войскам 34-й армии удалось вышибить противника из нескольких укрепленных пунктов.

...Всю ночь 21 марта над вражескими траншеями висели наши По-2, а с рассветом советские войска начали вести с противником огневой бой, закрепляясь на достигнутых рубежах. Пе-2 и "илы" из-за непогоды смогли вылететь только во второй половине дня. Они уничтожали живую силу и огневые точки противника в районах Бол. Казанка, Котово и южной окраины Старой Руссы. И лишь 22 марта авиация развернулась наконец во всю мощь.

Накануне я был на совещании у командующего фронтом. Он подвел итоги минувших боев и объявил, что 22 марта станет последним днем наступления. Надо нанести по противнику решительный удар. По заранее разработанному и уточненному здесь, в штабе фронта, плану действия авиации делились на два этапа.

Во время первого - с 10 до 13 часов - проводится авиационная подготовка. Самолеты 3-й гвардейской штурмовой авиадивизии и бомбардировщики 58-го Краснознаменного полка наносят последовательные удары по оборонительным сооружениям, его живой силе и огневым средствам. Девять групп Ил-2 и две группы Пе-2 (по 6-8 самолетов в каждой) уничтожают живую силу и технику противника в районе Мал. Казанка, Котово, Глушицы, Аринино.

Второй этап - с 15 до 16 часов. Авиация поддерживает пехоту на поле боя. Шесть групп Ил-2 и две группы Пе-2 в течение часа штурмуют оборону противника, прижимают его к земле и уничтожают огневые средства.

На участок фронта шириной полтора километра в период с 10 до 16 часов было произведено 130 вылетов: 30 сделали бомбардировщики, 100 штурмовики. Экипажи сбросили на врага около 47 тонн фугасных и 395 осколочных бомб, расстреляли 20 000 снарядов и 24 000 патронов.

Зенитная артиллерия врага оказывала авиации сильное противодействие. От ведущих групп потребовались большая выдержка и мастерство. Каждый вылет, каждый заход на цель отличался от предыдущих своей новизной, неожиданными для врага приемами. Это сразу же поставило противника в затруднение. Его зенитная артиллерия не могла заранее предугадать ни направления полета наших самолетов, ни их боевого строя.

Авиационная подготовка, предшествующая атаке пехоты, длилась до 14 часов 30 минут. За это время прошли 9 групп самолетов (примерно 70 штурмовиков и Пе-2). Через каждые 15-25 минут над целью появлялась новая группа и методично подавляла противника.

Авиация и артиллерия заставили замолчать огневые средства врага. Пехота поднялась в атаку. С воздуха ее все время поддерживали самолеты. В течение 70 минут штурмовики и бомбардировщики находились над передовыми позициями противника, накрывая их бомбами и поливая свинцом. В пробитую ими брешь устремилась пехота. Согласованные усилия наземных войск и авиации позволили 34-й армии продвинуться вперед.

Правда, освободить Старую Руссу наши войска не смогли. Тем не менее наступление сыграло свою положительную роль. Немецко-фашистское командование воздержалось от переброски нескольких дивизий на южные фронты и даже вынуждено было подтянуть к Старой Руссе свежие силы. За отличные боевые действия, смелость и решительность командующий войсками

Северо-Западного фронта в своем приказе объявил всему личному составу 6-й воздушной армии благодарность.

* * *

При подведении итогов боевых действий авиации на Северо-Западном фронте уместно привести некоторые цифры. За полтора года войны она произвела 72373 боевых вылета, уничтожила 930 самолетов, до 80 танков, около 3500 автомашин, до 12 000 орудий, минометов и зенитных установок. Было взорвано 450 разных складов, сожжено 20 железнодорожных эшелонов, рассеяно и уничтожено много живой силы и техники врага.

Этот внушительный урон, нанесенный противнику с воздуха (не считая убитых и раненых солдат и офицеров) , в комментариях не нуждается.

Локоть соседа

18 января 1943 года войска Волховского и Ленинградского фронтов прорвали вражескую блокаду Ленинграда. Но немецко-фашистское командование не смирилось с поражением и продолжало здесь накапливать силы. В начале июня 1-й воздушный флот Германии пополнился самолетами, переброшенными со Средиземноморского театра военных действий. На прифронтовых аэродромах сосредоточилось около 200 бомбардировщиков и до сотни истребителей. Начались интенсивные налеты на объекты, расположенные близ Ленинграда.

Главной задачей своей авиации гитлеровское командование считало разрушение Волховской гидроэлектростанции и уничтожение железнодорожного моста через р. Волхов. По приказу Главного маршала авиации А. А. Новикова от нас в помощь военно-воздушным силам Ленинградского фронта в район Волхова была направлена 240-я истребительная авиационная дивизия под командованием полковника Г. В. Зимина (ныне Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации).

240-я дивизия занимала у нас в армии ведущее место. В ней выросли и прославили себя выдающиеся летчики-истребители Герои Советского Союза Шинкаренко, Конев, Кузнецов, Шаров, Найденов, Ковзан, Мотуз и многие другие; о которых уже рассказывалось.

В районе Волхова к тому времени установилась на редкость хорошая погода. Время белых ночей давало возможность авиации действовать круглосуточно. Бомбардировщики противника появлялись над Волховом чаще всего в предрассветных сумерках и после захода солнца. В это время воздушные бои приобретали

особый накал.

На Северо-Западном фронте летчики научились мастерски драться парами, четверками с небольшими группами вражеских самолетов. В районе Волхова им пришлось доучиваться. Дело в том, что противник здесь массированно применял бомбардировочную авиацию, обеспечивал ее надежным прикрытием. За пять дней мартовских боев у Старой Руссы некоторые летчики не успели приобрести достаточного опыта. Поэтому первые встречи с врагом в ленинградском небе оказались не совсем удачными. Однажды четыре истребителя, ведомые старшим лейтенантом Пушкиным, встретили на подступах к Волхову 27 немецких бомбардировщиков. Имея преимущество в высоте, истребители пошли в атаку. Одного "юнкерса" сбили. Строй бомбардировщиков нарушился. Надо было организованно повторить атаку. Но четверка Пушкина "рассыпалась". Каждый стал выбирать цель по своему усмотрению. Управление группой было потеряно. Противник не замедлил этим воспользоваться и удрал.

Первая неудача заставила командиров и летчиков основательно подумать над искусством группового боя. Снова вспомнили и подробно разобрали схватку четверки Магерина с 46 самолетами противника. Тактическая ошибка, допущенная группой Пушкина, больше не повторилась,

На второй день, патрулируя над Волховом, шесть наших истребителей под командованием старшего лейтенанта Александра Фокина заметили 40 немецких бомбардировщиков и 12 истребителей "Фокке-Вульф-190". Ведущий группы решил навязать врагу свою волю, атаковать первым. Он приказал ударить сначала по ведущим звеньям, как это сделал когда-то Магерин. Имея преимущество в высоте, наши истребители ринулись в атаку и сразу же свалили два бомбардировщика. Потом последовала вторая атака. "Юнкерсы" смешались. Короткий энергичный бой закончился тем, что немцы потеряли 9 бомбардировщиков и 4 "Фокке-Вульфа-190".

Вскоре гитлеровцы изменили тактику. Если раньше у них вся группа подходила к объекту с одного направления и на одной высоте, то потом они и здесь стали практиковать так называемые звездные налеты. Преследовалась цель распылить силы наших истребителей и дезорганизовать огонь зенитной артиллерии.

Разнообразие приемов, используемых противником, заставило командира авиадивизии подумать над организацией управления воздушным боем с земли. Ведь истребители нередко поднимались в воздух всем полком. В такой обстановке решающее слово принадлежало радиостанциям наведения,

установленным на земле.

Командир 744-го истребительного полка подполковник Найденов установил свою рацию на таком месте, с которого можно было хорошо наблюдать за противником, следить за ходом воздушного боя и управлять им. Еще до вылета на задание командиры ведущих групп получали от командира полка подробные сведения об обстановке в воздухе. Как только они поднимались - Найденов сообщал им о дальнейшем маршруте вражеских бомбардиров-щиков, изменении их замысла, советовал, как нужно действовать.

Однажды под вечер на земле услышали глухой, захлебывающийся гул моторов. Где-то далеко ухали зенитки. Из штаба дивизии в полк Найденова передали:

- Курсом 270 на высоте 3000 метров идут тремя эшелонами 30 "Хейнкелей-111", 18 "Юнкерсов-87" и "Фок-ке-Вульфов-190 ".

Сообщение о появлении противника получили в полку в 20 часов 12 минут. По телефону немедленно передаля его ведущим групп, находившихся в "готовности No 4", -капитанам Зазаеву, Поповичу и Романову. Они тут же поднялись в воздух.

Найденов стоял на наблюдательной вышке у рации и смотрел в небо. На горизонте показались вражеские самолеты.

Наши истребители заблаговременно набрали высоту 4500 метров и стали поджидать противника. Но бомбардировщики неожиданно изменили курс, направились к одной из ближайших железнодорожных станций. Это не ускользнуло от внимания командира полка. Зазаеву и Поповичу он приказал идти на перехват бомбардировщиков, а Романову - патрулировать над Волховом.

Группа Зазаева атаковала с высоты ведущую группу бомбардировщиков, состоявшую из 15 "Хейнкелей-111". С короткой дистанции Зазаев и его ведомый Иван Сомов подожгли одного "хейнкеля", а второго подбили. В это время группа Поповича атаковала вторую группу бомбардировщиков, подходившую к станции с другого направления. Строй вражеских самолетов рассыпался. "Хейнкели", поспешно бросая бомбы, повернули назад.

Тогда Найденов приказал Романову, патрулировавшему со своей группой над Волховом, начать преследование врага. Пользуясь преимуществом в высоте, Романов и его летчики быстро настигли бомбардировщиков и с ходу атаковали их. Вражеские самолеты не могли оказать организованного сопротивления. Еще три "хейнкеля" загорелись и рухнули на землю.

В районе Волхова противник имел значительное

превосходство в самолетах. Тем не менее наши истребители часто навязывали ему свою волю. Хорошо себя, в частности, оправдали атаки вражеских бомбардировщиков с флангов.

В один из дней над Волховом патрулировали две группы истребителей под командованием капитанов Мотуза и Зазаева. По радио им передали, что к линии фронта приближаются 10 "Фокке-Вульфов-190". Можно было не сомневаться, что скоро появятся и бомбардировщики. Найденов приказал истребителям не ввязываться в бой с "фоккерами", а набрать высоту и уйти в сторону.

Предвидение командира полка оправдалось. Вскоре появились и бомбардировщики. Найденов насчитал их тридцать. Они шли в сопровождении пяти "мессершмиттов". Огнем зенитчиков "мессеры" были отсечены. Этим не замедлили воспользоваться наши истребители и напали на "юнкерсов": Мотуз с правого фланга, Зазаев - с левого.

Внезапный удар с флангов ошеломил немцев. Строй бомбардировщиков был смят. Первой же атакой летчики Хорошков, Кудрявцев и Яровой сбили по одному "юнкерсу". Не достигнув Волхова, немцы сбросили бомбы на огороды и врассыпную ушли на запад. Многочисленные массированные налеты не принесли врагу утешения. Смелые действия наших летчиков вынудили его авиацию подняться на большие высоты, а от этого эффективность бомбометания резко снизилась.

1-й воздушный флот Германии под Волховом потерпел серьезное поражение. За месяц только летчики 240-й истребительной дивизии вогнали в землю 92 вражеских самолета. Об этом с горечью рассказывал пленный немецкий летчик:

"Наша 54-я истребительная эскадра, входившая в состав 1-го флота, несколько раз пополнялась новыми экипажами. Но в районе Волхова они опять терпели поражения. Не вернулись из полета наши лучшие старые летчики Бернер, Ломан, обер-лейтенант Байфингер, который командовал 6-й эскадрильей, и многие другие".

В упорных боях росли и мужали наши воины. Подполковники Найденов, Шиякаренко, Кузнецов, майор Егоров, капитаны Мотуз, Зазаев, Романов, старшие лейтенанты Корет-ков, Бочаров, Фомин, Дергач, лейтенанты Кудрявцев, Хорошков, Чубуков на подступах к Ленинграду принесли своей дивизии новую славу.

Доброе слово хочется сказать и о политработниках этого соединения. Заместитель командира дивизии по политической части полковник Г. М. Головачев, заместитель командира 744-го истребительного авиаполка майор Мар-китанов, будучи сами отменными летчиками, вдохновляли воздушных бойцов на

ратные подвиги, организовывали обмен опытом, поднимали на щит славы героев, приобщали К боевому мастерству молодежь.

В строй выдающихся советских летчиков вошел гвардии лейтенант Дмитрий Кудрявцев, воспитанник старого истребителя капитана Зазаева. На подступах к Ленинграду он в течение трех недель уничтожил 11 немецких самолетов. Это о нем были написаны стихи, напечатанные в армейской газете "Сокол Родины".

В небе, то синем, то розовом,
Русский гудит самолет,
"Хейнкели" валятся в озеро,
"Фоккеры" - в топи болот...

Командование Ленинградского фронта по достоинству оценило боевую доблесть 240-й истребительной авиационной дивизии. Многие ее летчики и командиры были награждены орденами и медалью "За оборону Ленинграда".

* * *

Когда на Северо-Западном фронте установилось относительное затишье, на левом его фланге назревали большие события. Войска Калининского фронта к этому времени стояли на подступах к Витебску и Невелю. Невель-ское направление приобретало важное стратегическое значение. Противник, занимая фронт от озера Ужо до озера Сенница, общим протяжением 40 километров, создал несколько сильно укрепленных рубежей, умело использовав для обороны систему озер и лесных массивов. Центральным узлом здесь являлся г. Невель.

3-я ударная армия генерал-лейтенанта К. Н. Галицкого имела задачу прорвать оборонительную полосу противника на фронте Никифорове-Герасимове и, развивая наступление в западном направлении, овладеть невельским опорным пунктом, содействуя тем самым развитию успеха 4-й ударной армии, наступавшей на южном, витебском, направлении.

Для содействия наступлению 3-й ударной армии по приказу командующего ВВС генерала А. А. Новикова прнвлеклась авиационная группа 6-й воздушной армии в составе 28-го гвардейского истребительного, 71-го гвардейского штурмового, 717-го легкобомбардировочного полков. На время операции авиагруппа 6 ВА вошла в оперативное подчинение командующего 3-й воздушной армией генерал-лейтенанта авиации Н. Ф. Папивина. Для руководства боевой работой была создана оперативная группа из офицеров штаба 6-й воздушной армии в составе 16 человек под командованием генерал-майора авиации К. Дмитриева, моего заместителя. Политическую работу

возглавил заместитель начальника политотдела 6 ВА полковник В. С. Гуськов.

К назначенному сроку полки были на указанных им местах. Удаление аэродромов от переднего края оказалось небольшим и полностью обеспечивало выполнение поставленных перед группой боевых задач.

Для взаимодействия с наземными войсками на командный пункт командующего 3-й ударной армией была выделена группа офицеров во главе с подполковником Савченко. Ей предписывалось вызывать авиацию на поле боя, наводить истребителей на воздушного противника.

Предварительно истребители и штурмовики производили облет оборонительной системы противника, знакомились с местностью, ориентирами, расположением вражеских зенитных батарей. Легкие бомбардировщики изучали район боевых действий ночью.

Накануне боев мы передали руководителю оперативной группы сообщение о том, что летчику 28-го гвардейского авиационного полка гвардии капитану Алексею Смирнову присвоено звание Героя Советского Союза. На личном счету капитана к тому времени значилось 18 лично сбитых вражеских самолетов.

Вечером по этому поводу на аэродроме состоялся митинг. Друзья и товарищи горячо поздравили Алексея Смирнова. На митинге выступили его ученики молодые летчики Чаплиев, Углянский, Козловский и Поляков. Они заверили командование, что в предстоящих боях их эскадрилья с честью оправдает высокую награду, которой удостоился командир. В свою очередь командование и политотдел воздушной армии тоже поздравили своего аса.

Утром 6 октября началось наступление. Воздух наполнил мощный гул советской артиллерии. Тысяча орудий равных калибров обрушила свой огонь на оборонительные позиции врага. Снаряды взрывали дзоты, доты, блиндажи и другие инженерные сооружения.

В момент артиллерийской подготовки в небе появилась группа штурмовиков под командованием гвардии капитана Петрова в сопровождении истребителей, которых вел Герой Советского Союза гвардии капитан Смирнов. Земля задрожала от взрывов бомб и снарядов, перестука авиационных пушек.

После двухчасовой артиллерийской и авиационной подготовки вперед, вслед за огневым валом, устремились танки и пехота. Немцы не могли оказать организованного сопротивления. Широкая полоса дзотов и блиндажей на переднем крае была

взломана.

Над полем боя беспрерывно патрулировали наши истребители, прикрывая пехоту от немецких бомбардировщиков. Штурмовики перенесли свои удары в глубину обороны. Через три часа войска 3-й ударной армии продвинулись на отдельных участках на 5-7 километров. В образовавшийся прорыв в районе Бардино Политыки вошла подвижная армейская группа в составе танковой бригады, усиленной мотопехотой. На плечах отступающего противника ей предстояло ворваться в город Невель и, овладев им, удерживать до подхода главных сил.

Немцы отступали. На отдельных рубежах они пытались закрепиться. Для содействия успеху танковой бригады, вошедшей в прорыв, с командного пункта 3-й ударной армии вызвали наших штурмовиков. В воздух немедленно поднялась шестерка Ил-2, ведомая летчиком Сорокиным. В районе западнее Бардино штурмовики обрушили свой огонь на вражеские артиллерийские и минометные батареи. Подавив их, "ильюшины" подвергли штурмовке невельскую дорогу, по которой отступал враг.

Затем ушли на задание штурмовики под командованием гвардии старшего лейтенанта Белавина. В районе лесов западнее Жидки они бомбами и пушечным огнем уничтожили батарею дальнобойных орудий, две зенитные точки, подожгли 13 грузовиков. Сопротивление врага и на этом участке было сломлено.

В ходе наступления линия фронта быстро менялась, и определить ее с воздуха было трудно. Но каждый летчик знал условные сигналы своих войск. Серии ракет и белые полосы на башнях танков обозначали передний край, указывали расположение продвинувшихся вперед подразделений.

Вслед за группой Белавина на штурмовку отступающего противника вылетела пятерка Ил-2 под командованием капитана Алексея Конюхова. Когда летчики прибыли в указанный квадрат, войск там не оказалось. Наблюдая за землей, А. Конюхов заметил условный сигнал наших пехотинцев. Они указывали, в каком направлении ушла вражеская колонна. Вскоре штурмовики увидели до трех десятков немецких автомашин и полевую артиллерию. Конюхов коротко приказал:

- В атаку!

Штурмовики стали в круг, снизились и обрушили на противника прицельный огонь.

К исходу 6 октября войска 3-й ударной армии окончательно прорвали оборонительную полосу немцев и вышли на фронт Бардино - Каргач - Плотки Черный Двор - Городище - Остров - Фролово. Танковая бригада с мотопехотой стремительно

ворвалась в Невель.

В ночь на 7 октября приступил к работе в районе озера Сенница 717-й бомбардировочный полк. Самолеты действовали парами с взаимным подсвечиванием над целью. Особый успех выпал на долю экипажей капитана А. Ерофеевского, В. Морщагина, А. Козлова, Я. Малыкива, П. Козлова.

На следующий день наступающие встретили более упорное сопротивление. Утром из района южнее озера Сенница немцы предприняли контратаку. Но, понеся ночью большие потери от ударов легких бомбардировщиков, успеха они не добились.

В разбитом штабе генерала немецких танковых войск Рейнгарда 7 октября был найден приказ. В нем говорилось:

"...Пора понять, что дело идет о жизни и смерти. Поражение означает полное уничтожение личного имущества, собственности, свободы, изгнание армии в составе рабочих батальонов в Сибирь, изгнание наших женщин, отлучение детей от матерей, поголовную стерилизацию, голод..."

Видать, плохи оказались дела у немцев, раз их генерал прибег к такому запугиванию солдат.

На помощь потрепанным частям немецко-фашистское командование перебросило с других участков фронта несколько пехотных дивизий и авиационных полков. На аэродромах Полоцка, Орши, Кувячино, Борисова и Минска, сосредоточилось до 170 "юнкерсов" и "хейнкелей", входивших в состав различных бомбардировочных эскадр. На прифронтовых площадках Дретунь, Улла, Витебск и Идрица приземлились до ста истребителей из эскадры "Мёльдерс".

8 октября над полем боя значительно возросла активность вражеской авиации. Бомбовыми ударами с воздуха немцы намеревались задержать дальнейшее продвижение советских войск. На летчиков 28-го гвардейского истребительного авиационного полка легла нелегкая задача вести борьбу с численно превосходящим противником. И они с ней справились успешно.

Однажды шестерка "Аэрокобр", ведомая Героем Советского Союза гвардии капитаном А. Смирновым, выполнив задание по разведке, возвращалась домой. Километрах в двадцати от аэродрома, над озером Сенница, летчики заметили большую группу вражеских самолетов. Шли "Хейнкели-111". Спустя какое-то время они начали разворачиваться в сторону наших войск. Требовалось как можно быстрее их перехватить. Смирнов приказал Козловскому" Чаплиеву и Полякову следовать за ним и атаковать "хейнкелей" сверху, а Углянскому и Насонову - с фланга.

Первой же атакой истребители сбили все ведущее звено "хейнкелей": Углянский- ведущего, Смирнов - левого ведомого, Чаплиев - правого. Вторую атаку произвели Козловский, Насонов и Поляков. Они вогнали в землю еще три бомбардировщика.

Весь день в небе оглушительно ревели авиационные моторы. Группы Ил-2 одна за другой вылетели на штурмовку войск противника, продвигавшихся к Невелю с северо-запада. Штурмовиков надежно прикрывали истребители. За день они сбили 9 бомбардировщиков, 3 истребителя и один самолет-корректировщик.

Особую трудность составляло то, что бои приходилось вести на высотах порядка 6000-7000 метров. Учитывая, что каждый летчик в день ходил на боевые задания по 4-5 раз, можно себе представить, как это изматывало их.

Как-то на исходе дня ко мне на командный пункт явился адъютант и доложил:

- Товарищ генерал, к вам капитан... Фамилию не назвал.

- Хорошо, - говорю, - пусть заходит.

Через порог переступил пожилой человек в помятой шинели и грязных сапогах. Шапка-ушанка была сдвинута на самые брови, и при тусклом свете я сначала не мог рассмотреть его лица. Но когда он вскинул к голове руку и озорно сверкнул глазами, я сразу же узнал Николая, хотя не виделся с ним уже много лет.

- Братушка? Какими судьбами? - обнял я его за мокрые плечи. - Ты же весь мокрый. Раздевайся, садись поближе к печке и рассказывай, как ты сюда попал.

Николай смущенно развел руками:

- Как попал? Война - вот и попал.

- Сколько же лет мы с тобой не виделись.

- Сколько? - задумчиво отозвался Николай. - Да, почитай, все двадцать лет.

- Как ты нашел меня?

- Чисто случайно. Как-то командир части спросил меня: "Авиационный генерал Полынин не родственник тебе?

- А как его зовут? - поинтересовался я.

- Федор Петрович, - отвечает, - командует воздушной армией. Я его знаю". -И назвал твой адрес.

Адъютант принес крепкого чая. Угощаю Николая, а он неторопливо рассказывает:

- Не сразу, но все-таки отпустил меня командир повидаться с тобой. Благо часть наша в тылу находится и неизвестно, когда ее на фронт отправят.

Помолчав немного, брат смущенно опустил глаза и сказал:

- Может, похлопочешь, чтобы здесь оставили. Воевать хочу,

понимаешь... Не бойся, не подведу.

На следующий день я позвонил командующему фронтом генералу Курочкину и объяснил ему все как есть.

- Не возражаю, - сказал он. - Только свяжитесь с командиром его части и оформите перевод.

Так Николай остался у нас. Сначала он работал на аэродроме, выполняя различные хозяйственные поручения, а потом его назначили командиром батальона аэродромного обслуживания, обеспечивавшего полк самолетов По-2. Трудился брат добросовестно, к людям относился хорошо, заботился о них. Его наградили орденом Отечественной войны 1-й степени.

Когда же на фронте наступило затишье, Николай снова затосковал. Однажды он пришел ко мне и начал упрашивать:

- Помоги, Федор, перевестись в пехоту. Не могу здесь. Ты же знаешь: я к винтовке и автомату привык.

Как ни уговаривал его остаться, не получилось.

Николай дослужился до командира стрелкового полка, форсировал Западный Буг. Во время налета вражеской авиации в блиндаж, в котором находился брат, попала бомба, и его тяжело контузило. После лечения Николая демобилизовали из армии. Но все это было потом...

Встреча с братом воскресила в памяти родные места, босоногое детство, дорогие мне образы отца, матери, братьев, сестер.

* * *

...В старину заволжские села часто "навещали" суховеи. Бывало, подует горячий, словно из печки "южак" (а разгуляться ему в наших степных просторах было где), и прямо на глазах начинают свертываться и опадать листья с деревьев, жухнуть трава. Может, потому и село, где я родился, называлось Сухой Отрог, что, засуха да бескормица здесь случались чуть ли не каждый год. В такое время даже Большой Иргиз, что протекает рядом с селом, начинал мелеть и из колодцев куда-то пропадала вода.

Гонимые нуждой и голодом, крестьяне заколачивали свои избенки, запрягали в телеги тощих лошаденок и отправлялись кто в город, кто на Урал, где, по слухам, можно было как-то перебиться, чтобы не умереть с голоду.

Жил в нашем селе преклонных лет мужичок по прозвищу Мечтало. В разговоре он любил употреблять это слово. "Я вот мечтаю о том-то". "По моей мечте надо бы сделать..." Так это слово к старику и присохло.

Он и в самом деле был большой мечтатель, в молодости повидал белый свет, и сельчане любили его слушать. В рассказах

старика трудно было отличить, где быль, а где выдумка, но это ему прощалось.

Так вот Мечтало возьми и подай крестьянам мысль:

- Что мы здесь живем, с травы на воду перебиваемся? Лучшие земли у помещиков Мальцева да Шишкина. А у нас надел - курица перескочит, робим-робим, а к весне все равно зубы клади на полку. Вот есть такой край - Алтай называется. Земли там - глазом не окинешь. Да и земля - чернозем один. Оглоблю воткни, и та в рост пойдет. А зверья, а рыбы, а лесов дремучих... Я вот давно мечтаю туда податься, только компаньона не нахожу.

Взбаламутил этот знаток далекого сказочного края безземельных мужиков, заронил искру надежды и уж такую радужную картину нарисовал, что половина деревни в те райские обетованные земли засобиралась. Согласился вместе с другими поехать на Алтай и мой отец.

А семья у нас была большая - пять мужчин и три женщины. Правда, братья мои - Тимофей и Иван - были уже взрослыми, да и Николаю седьмой год пошел, так что отцу подмога была хорошая.

- Приедем на Алтай, - шутил отец, - Парасковью и Екатерину замуж выдадим, Тимофея и Ивана оженим и разведем там свой род, полынинский.

- Ох, отец, - запричитала мать. - Задумал ты с этим переездом, а я боюсь. Ведь три тыщи верст - подумать только.

- Не три, а три с половиной, - поправил ее отец. - С год, наверное, уйдет на дорогу. А чего боишься? Не одни, миром поедем.

Алтай оправдал надежды сухоотрожских новоселов. Выбрали они место в горах, неподалеку от берега могучего Иртыша, построили из глины избенки и в память о родных краях назвали деревушку Самаркой. Потом прибыли переселенцы с Украины, и через год-два деревня разрослась. Русские и украинцы жили в большой дружбе, помогали друг другу, без этого нельзя в далеком необжитом и суровом краю. Борьба с природой, освоение веками пустовавшей земли требовали совместных усилий. Целину в одиночку не поднимешь.

Старик Мечтало оказался прав. Земля там действительно была плодородная, и запахивай, сколько душе угодно. Трудись - не ленись.

Нас, мальчишек, к труду приучали рано. В шесть лет доверяли пасти в ночном лошадей, а в семь мы уже помогали взрослым пахать, сеять, убирать урожай, ухаживать за скотом.

Отец мой, Петр Федорович, был трудолюбив и вынослив, отличался недюжинной физической силой.

Однажды, когда селяне убирали на бахче арбузы и дыни, в

поле примчался на взмыленной лошади урядник. Люди насторожились: с добрыми вестями он не ездил. Сняв фуражку с кокардой и вытерев рукавом выступивший на лбу пот, глухо сказал:

- Беда, мужики. Война началась...

Бабы тут же заголосили, мужики тупо уставили взгляды в землю. А на другой день Тимофей и Иван вместе с другими молодыми парнями села на телегах отправились в уездный центр на сборный пункт. Провожали их с плачем и причитаниями все жители Самарки. Началась первая мировая война, и немногим потом довелось вернуться домой.

Осенью того же года я пошел в школу. Учителями у нас были очень интересные люди. Математику, например, преподавал Горохов Александр Владимирович. Жители Самарки относились к нему с уважением. Он многое знал и отличался прямотой и деловитостью.

Русский язык вела его жена Мария Александровна, красивая, интеллигентная женщина, лучшая наставница по воспитанию деревенских ребятишек. Она неплохо разбиралась в медицине и потому всегда была желанной в крестьянских семьях. В школе Мария Александровна вела драмкружок.

Историю преподавал некто Губин, очень образованный человек и музыкант. Хоровой кружок, организованный им, славился на всю округу.

Шли годы. Вернулись с фронта оставшиеся в живых односельчане, в том числе Тимофей с Иваном. Тимофей участвовал в брусиловском прорыве, пробыл какое-то время в Румынии в плену. Иван хлебнул горя в сырых окопах Прибалтики, нажил там ревматизм и мучился с ним до конца жизни.

"Царя свергли. Революция свершилась" - принесли они с собой в село и радостную, и непонятную весть. Что такое революция? Тимофей был более-менее грамотным, за годы окопной жизни разумом понял что к чему и по-своему объяснял мужикам политические события.

- Что значит революция? - говорил он. - Это фабрики - рабочим, земля крестьянам, власть - трудящимся. Вот что такое революция.

Избрали его, как фронтовика, заместителем председателя волостного исполкома. А тут началась гражданская война. Но до нас эти вести доходили с большим опозданием. Красные гнали белых на восток. Белые, отступая, свирепствовали, нещадно истребляли тех, кто поддерживал новую власть. Бандиты тогда жестоко расправились с Тимофеем. Он был убит.

Иван отделился, жил своей семьей, в гражданскую был снова

призван в армию, воевал против Колчака.

Николай остался в семье старшим после отца. Видит, заваруха началась собрал котомку, достал из сарая выброшенное за ненадобностью старое охотничье ружьишко и со своими односельчанами подался добровольцем к красным. Тогда ему исполнилось 17 лет.

- Один был кормилец, да и тот нас покинул, - причитала мать. Отца она уже в счет не брала: он часто болел, а потом и совсем слег.

Николай воевал в частях особого назначения (ЧОН), в боях с бандитами получил семь ранений, в двадцатом году заслужил орден Красного Знамени. Вернулся домой худой, обросший, на теле живого места нет, а сам веселый, глаза горят.

- Ничего, - говорит. - Беляков разбили, теперь жить хорошо будем.

В двадцать первом году в Самарку из Сухого Отрога стали приходить письма одно печальнее другого. Родные и близкие переселенцев сообщали: в Заволжье голод, люди мрут, просят хоть чем-нибудь помочь. Получили и мы от родных такую весточку. Отец и говорит нам с Николаем:

- Езжайте, ребята, захватите с собой семян, полоски вспашете. Негоже родню в беде оставлять. А мы с матерью пока здесь перезимуем. Я уж сам теперь не работник.

В Заволжье вместе с нами поехало, откликнувшись на беду, чуть ли не пол-Самарки. Все лето и осень провели в пути и только к зиме добрались наконец до родного селения. Помогли родичам, потом продали лошаденок, купили избенку и прожили в ней с братом зиму. А весной Николай и говорит:

- Что ж, Федор. Видать, судьба велит нам жить в родном гнезде. Вертайся в Самарку, забирай отца с матерью.

Купил я билет до Семипалатинска, много суток ехал поездом, потом на перекладных добрался наконец до Самарки. Вхожу в дом. Отец уже не вставал с постели. Как увидел меня - крикнул на радостях: "Федя" и сердце старого, измотанного жизнью человека перестало биться.

Похоронили мы его рядом с могилой Тимофея и стали собираться в обратный путь.

Зима в Заволжье в двадцать четвертом году выдалась малоснежная и на редкость суровая. Морозы стояли такие, что птицы на лету замерзали. Выйдешь, бывало, на улицу и слышишь, как потрескивают заиндевевшие деревья.

В один из таких холодных дней кто-то, сейчас уж и не помню, привез из города в Сухой Отрог, где мы жили, скорбную весть: умер Ленин

Имя Ленина в нашей семье произносилось с трепетным благоговением. О жизни и революционной деятельности Ильича вам, школьникам, многое рассказывали на уроках учителя. За идеи его, за революцию и Советскую власть сражались с беляками в гражданскую мои старшие братья Николай и Иван.

С именем Ленина были связаны все социальные перемены в селе. Изгнали помещиков Мальцева и Шишкина, а земли, имущество передали беднякам и батракам. Крестьяне впервые вздохнули свободно.

Рассказы о Ленине от людей, видевших его, беседовавших с ним, я впервые услышал в деревне Самарке, на Алтае. В 1918 году туда прибыла большая группа питерских рабочих с семьями. В Питере было голодно, заводы и фабрики стояли. Делегация рабочих пришла к Ленину и попросила отправить их в деревню.

Владимир Ильич одобрил стремление рабочих жить трудовой коммуной, посоветовал, как помочь крестьянам в укреплении Советской власти на местах, показать пример: построить на новом месте школу, больницу, клуб, мастерские для ремонта сельскохозяйственного инвентаря. По указанию В. И. Ленина коммунарам выделили 200 военных палаток, 6 походных кухонь, хлебопекарню.

Коммунары прибыли, имея при себе 50 винтовок. Эта предосторожность оказалась не лишней. Оружие потом пригодилось в борьбе с бандитами и кулачеством.

Поселились коммунары недалеко от Самарки, провели первую пахоту и, как советовал Владимир Ильич, открыли поначалу кузницу, мастерскую, хлебопекарню. Между рабочими и сельской беднотой с первых же дней установилась крепкая дружба. Коммунары помогали им чем могли, разъясняли первые декреты Советской власти, несли в трудовые массы крестьян слово большевистской правды.

С огромным вниманием слушали самарцы рассказы пи-терцев о Ленине. Ведь некоторым из них посчастливилось быть в Смольном, разговаривать с Ильичем. Эти беседы без нас, мальчишек, не обходились. Забьемся, бывало, в угол избы, а то взберемся на палати и слушаем, открыв рты. Такие вечера являлись для крестьян первыми уроками политграмоты, раскрывали им глаза на происходящие события.

Многие из питерцев, прибывших на Алтай, в 1918- 19 годах были расстреляны колчаковцами, другие ушли в подполье и возглавили партизанскую борьбу прииртышских крестьян и казахов, объединившихся в народных батальонах со звучным названием "Горные орлы Алтая".

Командиром "Горных орлов", как я потом уже узнал, был

прапорщик царской армии коммунист Никита Иванович Тимофеев, уроженец Алтая, вернувшийся домой после мировой войны с эшелоном питерских рабочих. Его ближайшим помощником и другом был Иван Васильевич Воробьев. Много хорошего тогда рассказывали о петроградцах Концевом, Виноградове, балтийском матросе Филькине. Питерцы являлись посланцами Ленина, люди верили им, шли за ними.

В отряде "Горных орлов" служил и мой брат Николай.

В тот день, когда в село пришла печальная весть о смерти Ильича, мы всей семьей сидели за столом, обедали. Мать налила в большую чашку постный суп, посмотрела на портрет Владимира Ильича Ленина, который я вырезал из какого-то журнала и приклеил на стене, и, утирая глаза кончиком ситцевого платка, сказала с болью:

- Батюшка наш дорогой. Мало пожил, сердечный...

Старая неграмотная крестьянка по-своему выразила великое горе, постигшее нашу страну, все человечество.

А Николай сурово сдвинул брови, отложил в сторону выщербленную деревянную ложку, вышел из-за стола, торопливо достал кисет. Я видел, как у него мелко-мелко дрожали руки, когда он скручивал цигарку. Махорка рассыпалась, он с гневом бросил на пол клочок газеты, который только что крутил, подошел ко мне, положил тяжелую, изувеченную в боях руку на мое плечо и сказал наставительно:

- Какой был человек, Федюня, какой человек! Наш комиссар о нем рассказывал...

Отвернулся и смахнул слезу.

У меня тоже защемило под сердцем, но я тогда еще не мог осмыслить всей глубины всенародного горя.

На другой день состоялся траурный митинг. В центре села на высоком берегу реки Иргиз собрались, несмотря на лютый холод, стар и млад. Из Балакова приехали на санях рабочие. Слова выступающих были просты, как сама правда, и потому хватали за душу.

Как-то Николай сказал мне:

- Тебе, Федор, учиться надо.

Я и сам об этом не раз думал. Ведь окончил всего три класса сельской школы. Но для учебы в городе нужны были деньги, а их у нас даже на керосин не хватало.

И все же я твердо решил поехать в Самару, хотя ясно не представлял, какие трудности мне предстоит преодолеть в большом, незнакомом городе.

...Всю дорогу, пока пароход лениво шлепал плицами по речной глади, меня не покидало щемящее чувство тоски. С

пристани я прошел на примыкавшую к ней площадь и остановился в раздумье: куда идти? В городе ни родных, ни знакомых.

Приютили меня грузчики, расспросили, зачем приехал, похвалили за доброе намерение.

- Парень ты молодой, - сказал один из них. - Пока есть сила да желание учись. В городе тут учреждение есть, просветом его называют...

- Не просветом, а губполитпросветом, - поправил товарища другой грузчик. Только вчера книги туда отвозил. Пачек, наверное, десять набралось. В этот губполитпросвет тебе и надо наведаться, парень.

"Губполитпросвет", -повторил я мысленно мудреное, впервые услышанное слово. И переспросил:

- А что это такое?

- Да ничего особенного. Учителки там ходят, книжки листают, - пояснил тот, что вчера побывал в этом учреждении.

Утром пошел в город искать этот самый "губполитпросвет". Нашел его только к полудню. Поднявшись по лестнице на второй этаж, робко постучал в первую попавшуюся дверь. Меня встретила моложавая интеллигентного вида женщина в очках.

- Вы к кому, юноша?

Я объяснил, зачем пришел. Женщина в очках дружелюбно рассмеялась.

- А что вы окончили?

- Три класса сельской школы.

- Давно?

- Шесть лет тому назад.

Лицо женщины стало серьезным. Она еще раз внимательно посмотрела на меня и, видимо заметив в моих глазах мольбу, сказала:

- За городом есть школа взрослых. Учатся там в основном рабочие. Вас это устроит?

Я был на седьмом небе от такого предложения. Наконец стану учиться. А где и на что придется жить - об этом как-то не думалось.

- Хорошо, напишите заявление, - сказала женщина и положила передо мной листок бумаги.

До экзаменов оставалось еще полторы недели. На последние гроши я вернулся домой, уверенный, что все теперь пойдет хорошо. Но эта уверенность рассеялась как дым, когда снова приехал в Самару и предстал перед экзаменационной комиссией. Из-за слабой общеобразовательной подготовки испытаний я не выдержал.

Школой взрослых заведовала Раиса Тимофеевна Филимонова, чуткая, обаятельная женщина. Ее, видимо, подкупила та настойчивость, с которой деревенский паренек добивался поступления на учебу. Но таких, как я, оказалось еще несколько человек. После экзаменов Филимонова пригласила нас в свободную комнату и сказала:

- Подождите дня два-три. Я сегодня переговорю кое с кем, попрошу создать для вас подготовительную группу.

О возвращении домой не хотелось думать. С какими глазами предстану я перед матерью, братом, сестрой, односельчанами?.. Стыдно.

Но на что дальше жить? Деньги кончились. Никакой специальности у меня нет. Да и работу в те годы было не так просто найти. И тут мне вспомнилось напутствие матери: в селькредсоюзе (кредитное товарищество) служит наш односельчанин Василий Иванович Судаков. Он, правда, меня не знал, из деревни уехал давно, но я все-таки решил сходить к

нему.

Василий Иванович встретил меня приветливо, повел в контору.

- Дворником хотите? - спросили там. - Другой работы нет.

Что ж, дворником так дворником. Есть надо - на все согласишься.

Работа оказалась тяжелой. Но к трудностям мне не привыкать. Днем трудился в поте лица, а вечером торопился в школу. Спасибо Раисе Тимофеевне добилась-таки она открытия подготовительного класса.

Школа находилась на далекой окраине города. Денег на трамвай часто не бывало. Приходилось туда и обратно ходить пешком. Жил где придется. Случалось ночевать даже в конюшне. И с какой же я ненавистью смотрел тогда на новоявленных буржуев, которых немало развелось в годы нэпа в Самаре.

В школе я подружился с рабочим Гусевым. Он был намного старше меня, но его почему-то все ласково называли Васей. Он работал на трубном заводе литейщиком. Вместе мы закончили подготовительный курс, и нас перевели в первый класс.

Наступило лето. Из дому пришло письмо: "Учись, Федор, старательно, - писал брат Николай. - Дома тебе делать нечего, голодно тут. А я уезжаю с матерью в Сибирь". Мне стало совсем грустно. Спасибо, Вася Гусев морально поддержал. Ведь должность дворника в сель-кредитсоюзе сократили, и я кое-как перебивался случайными заработками.

Осенью 1924 года удалось устроиться на табачную фабрику "Экспресс". Там меня приняли в комсомол (был ленинский призыв 1924 года). Но вскоре и там оказался не у дел. Пошел на одно из пищевых предприятий чернорабочим. Здесь уже я почувствовал, что твердо становлюсь на ноги. Шутка ли: мне уплатили за первый же месяц 28 рублей. С такими деньгами я считал себя богачом, снял даже комнату в частном доме. Учиться стало легче.

Прошли три года. Школу я закончил и прочно вошел в семью рабочего класса, проникся его интересами. В субботу и по воскресеньям рабочая молодежь выходила в поле и там под руководством шефов - воеппых училась стрельбе, участвовала в разных походах, военных играх и т. д.

На фабрике "Пищевик" в 1927 году меня приняли кандидатом в члены ВКП(б), как рабочего с двухлетним производственным стажем. Там я с головой окунулся в общественную жизнь: стал членом бюро комсомола, редактором стенной газеты. Кроме того, активно участвовал в рейдах "легкой кавалерии". Когда в 1928 году настало время призыра в армию, в моей судьбе принял участие весь коллектив. Нас, призывников, на неделю освободили

от работы - отдохните, мол, справьте свои личные дела. Устроили торжественное собрание - с речами, добрыми пожеланиями, товарищеским ужином. Тут же вручили нам подарки и деньги, собранные коллективом. Это меня так тронуло, что я слов не находил, чтоб отблагодарить товарищей.

Но вечером, в трамвае, в толчее и давке, какой-то жулик вытащил у меня деньги. Пропали и документы. Что делать?

На следующий день прихожу к секретарю парторганизации производства старому большевику Ивану Семеновичу Трофимову и рассказываю о своей беде. Тот выслушал, усмехнулся в усы, обнял за плечи и участливо, по-отцовски сказал:

- Вот тебе, Федор, первый урок: рот не разевай, будь бдительным. В армии это качество особенно необходимо. Сам служил, знаю. К врагам нашим проявляй бдительность. А беду с деньгами поправим.

И действительно, в тот же день товарищи снова собрали какую-то сумму и предложили мне.

- Иван Семенович, не возьму, стыдно, - говорю Трофимову. - Рабочие от себя отрывают, а я, раззява...

- Бери, бери, - наставлял он. - С кем грех да беда не случается.

* * *

Фашистское командование упорно не желало мириться с потерей невельского узла. Оно подтянуло свежие силы и предприняло ряд отчаянных контратак на рубеже Бир-каны - станция Сенютино, чтобы вынудить наши войска к отступлению. Резко повысилась и активность вражеской авиации. За день она делала до 300 самолето-вылетов. Нашим истребителям в те дни приходилось особенно туго. Но они духом не падали.

За один день 9 октября только Герой Советского Союза гвардии капитан Смирнов уничтожил четыре вражеских самолета.

Наиболее упорные воздушные бои развернулись 10 октября. В этот день в воздухе патрулировал группами весь истребительный полк.

В первом вылете группу истребителей, прикрывавших наземные войска, снова возглавил гвардии капитан Смирнов. Прибыв в заданный район, он услышал сообщение станции наведения:

"В районе озера Сенница - группа немецких бомбардировщиков, прикрытых шестью "фоккерами".

Смирнов направился туда и завязал там бой.

Первым, меткой очередью, сбил "Фокке-Вульф-190" гвардии лейтенант П. Углянский. Остальные вражеские самолеты не выдержали и поспешили удрать.

Через несколько минут группа Смирнова встретилась с

четверкой "фоккеров" и снова навязала им бой. Оттягивая противника на свою территорию, гвардейцам удалось отсечь одного "фоккера" и зажать в клещи. Смирнов атаковал его. Гитлеровец резко перевел машину в пикирование, но спастись ему не удалось. Гвардии лейтенант Чап-лиев атакой сверху сзади вогнал его в землю. Бой происходил недалеко от нашего аэродрома на глазах у летчиков и механиков.

Вторая группа истребителей, ведомая гвардии майором Н. Магериным, встретилась с восемнадцатью бомбардировщиками Ю-87, которых прикрывала четверка "фоккеров". Когда гвардии лейтенант Милаев одного из них поджег, остальные растерялись. Этим воспользовался Магерин. Вместе с товарищами он обрушился на "юнкерсов". Трех они сбили, остальных обратили в бегство.

В сводке Совинформбюро об этом было сказано так:

"Летчики-истребители части под командованием гвардии подполковника Родионова в ожесточенных воздушных боях сбили 18 вражеских самолетов, не потеряв со своей стороны ни одной машины".

Командующий 3-й ударной армией генерал-лейтенант К. Н. Галицкий и командующий 3-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации Н. Ф. Папивип дали высокую оценку действиям 28-го гвардейского истребительного полка. 12 октября мы с радостью узнали о награждении летчиков, отличившихся в последних боях. Прославленные истребители командир полка гвардии подполковник Олег Родионов, гвардии капитан Алексей Смирнов и гвардии майор Николай Магерин за умелое руководство боевыми действиями на невельском направлении награждались боевыми орденами Александра Невского. Ордена Красного Знамени получили тогда Исаев, Быковец, Кисляков, Мазурин, Насонов, Логинов, Углянский и Чаплиев. Летчики Милаев и Черноглазов награждены орденами Отечественной войны 1-й степени.

Напряженно пришлось поработать тогда и штурмовикам. При появлении их над полем боя немецкие артиллерийские и минометные батареи обычно прекращали огонь. А так как они были хорошо замаскированы, то отыскать их с воздуха не представлялось возможным. В этих случаях на помощь штурмовикам всегда приходила пехота. Ракетами и огнем из орудий она указывала самолетам нужные цели.

Воспользовавшись помощью пехотинцев, штурмовики под командованием гвардии лейтенанта Молева разгромили однажды большую группу фашистов, тщательно укрывшихся в лесу у шоссе Невель - Великие Луки. Впоследствии, когда этот участок был

занят нашими частями, там нашли шесть сожженных танков, 12 автомашин, 4 разбитых орудия.

В боях за Невель особенно крепкая боевая дружба завязалась между истребителями и штурмовиками. Одни ревностно охраняли других от нападения вражеских самолетов. Как-то группа "Аэрокобр" под командованием летчика Сорокина прикрывала штурмовиков, обрабатывавших цель в глубине обороны противника. Вражеские зенитчики подбили Ил-2 гвардии капитана Монахова. Чаплиев и Углянский прикрывали его до тех пор, пока штурмовик не достиг своей территории и не совершил вынужденную посадку. И только после того как Монахов, поднявшись на плоскость штурмовика, помахал им рукой, Чаплиев и Углянский взяли курс на свой аэродром.

В период боев на невельском направлении в авиационных полках ни на один час не прекращалась партийно-политическая работа. В перерывах между боями агитаторы рассказывали о боевых делах летчиков и механиков, их подвиги описывались в боевых листках и специально издаваемых листовках.

Регулярно проводились заседания партийных бюро, собрания партийного актива, на которых коммунисты обсуждали вопросы, связанные с боевой работой. В этот период усилился приток заявлений в партию. В 71-м гвардейском штурмовом полку только за несколько дней в члены и кандидаты партии было принято 11 человек. Среди них - лучшие летчики Ширинкин и Морозов, воздушные стрелки Гаврилов и Румянцев.

В 28-м гвардейском истребительном полку в члены ВКП(б) приняли гвардии лейтенанта Углянского. Его заявление разбирали сразу после того, как он вернулся с боевого задания. Летчик вошел в землянку. Там уже сидели за столом члены партийного бюро. Парторг капитан Медведев открыл заседание...

Короткая, но яркая биография оказалась у Углянского. Он прославился смелостью и отвагой, награжден тремя орденами и медалью "За оборону Ленинграда". Всего лишь пять дней назад командир написал на Углянского боевую характеристику. Но она уже успела устареть. За эти дни летчик сбил еще четыре самолета, три из них - в один день.

- Принят единогласно, как отличившийся в боях, - объявил Медведев результат голосования.

С 6 по 24 октября 1943 года в районе Невеля авиагруппа 6-й воздушной армии произвела 675 вылетов, уничтожила 52 самолета противника. Наши потери - 8 истребителей и 6 штурмовиков. Легкобомбардировочный полк 333 раза вылетал на боевые задания, не потеряв при этом ни одной машины.

В те дни в армейской газете было опубликовано письмо

гвардии сержанта И. Омельченко, которое очень точно выражало чувства, испытываемые рядовыми пехотинцами к нашим летчикам. В письме говорилось:

"Если бы я знал твое имя, сокол, я бы написал тебе письмо с благодарностью, а при встрече горячо бы обнял и искренне расцеловал.

В последнем бою ты здорово помог нашей роте, отомстил за гибель моего товарища. В середине дня 22 августа мы продолжали очищать от немцев рощу. Вместе со вторым номером я схватил станковый пулемет и бросился вперед. В 200 метрах от нас у подножия земляного вала показался блиндаж. Не успели мы развернуть пулемет для стрельбы, как немцы открыли оттуда минометный огонь. Осколком был убит мой второй номер - красноармеец Василий Павлов. В этот момент я услышал гул моторов. Смотрю - летят шесть "илов". Один из них спикировал на земляной вал. Бомба попала прямо в блиндаж, где засели немцы, убившие моего товарища. Фрицы были разорваны в куски. Я буду благодарен другу - летчику, оказавшему мне услугу в трудный час".

Снова вперед

Когда Северо-Западный фронт был расформирован, ряд авиационных частей нашей армии по указанию Ставки перешел на другие фронты. Директивой Генерального штаба 6-й воздушной армии в составе 336-й истребительной, 3-й гвардейской штурмовой, 242-й ночной бомбардировочной авиадивизий, 72-го дальнеразведывательного и 93-го отдельного Краснознаменного разведывательного полков, 7-го и 44-го районов авиационного базирования было предписано передислоцироваться на запад, а штабу обосноваться в районе г. Сарны.

В кабинете у меня собрался весь начальствующий состав штаба армии. Развернули мы карту, осмотрели район предстоящих боевых действий. Каждому стало ясно, что нас ставят на одно из важных операционных направлений. Отсюда открывался прямой путь на Варшаву.

- Трудненько будет перебираться, - задумчиво сказал начальник тыла генерал Семенов. - Летчикам что? Поднялись и улетели. А нам каково со своим хозяйством? Одна-единственная железнодорожная ветка туда проложена. И вокруг сплошные болота...

- Да, - согласился с ним Стороженко, - с одних болот перебираемся на другие. Как кулики. Главное - аэродромов там нет. Нашим тыловикам опять придется ломать спину.

Но как бы ни рассуждали, а надо было переезжать. Генералу Дмитриеву вместе с начальником штаба, работниками оперативного отдела и тыла я поручил разработать график перебазирования и согласовать его с руководителями железной дороги. Для переброски нашего огромного хозяйства потребовалось 32 железнодорожных эшелона.

- Я намерен пригласить начальников политотделов и заместителей командиров по политчасти, - сказал мне Выволокин. - Надо поговорить с ними об особенностях нового района базирования, о взаимоотношении с местным населением. Обстановка там очень неблагоприятная. Вооруженные банды украинских националистов не только терроризируют местное население, но и устраивают нападения на наших бойцов. Об этом меня предупредил начальник особого отдела Понедельников.

Не считаться с местными обстоятельствами, конечно, было нельзя. И первое, что требовалось сделать, - это напомнить личному составу о высокой бдительности. Выволокин решил правильно. Совещание и та политическая работа, которая последует за ним, помогут нам избавиться от многих неприятностей. К тому же время для этого у нас сейчас есть, а на новом месте его может и не оказаться.

Я в свою очередь дал указания начальникам штаба и тыла - обеспечить в пути надежную охрану эшелонов, а на. новом месте - складов, баз и мест расположения личного состава.

В Коростень вылетела передовая команда из 18 офицеров, возглавляемая генералом Дмитриевым. В ее обязанность входило - отыскать аэподромы и определить их пригодность, организовать встречу летных экипажей и железнодорожных эшелонов. Другой группе под командованием полковника Устюжанина поручили найти место для командного пункта армии и оборудовать его.

Через несколько дней Дмитриев телеграфировал: из 40 аэродромов для базирования пригодны только 6.

Пришлось срочно посылать людей готовить новые взлетно-посадочные площадки. Без них мы воевать не могли.

На второй день после получения телеграммы позвонил командующий ВВС и предложил как можно быстрее прибыть в Москву. Я понимал, чем это вызвано, сел в самолет и через час приземлился на подмосковном аэродроме.

Облик столицы по сравнению с осенью 1941 года резко изменился. Если тогда ее улицы перегораживали ежи и надолбы, а в небе парили аэростаты, то теперь ничего этого уже не было. В скверах резвились дети, по асфальту разгуливали голуби, на лицах прохожих светилась радость: Красная Армия безостановочно гнала врага на запад. Теперь уже никто не

сомневался в том, что скоро вся советская земля будет очищена от оккупантов.

- Заранее предупреждаю, -сказал генерал А. А. Новиков, - направление, на котором предстоит действовать вашей воздушной армии, очень нелегкое. Но вам к трудностям не привыкать. Брянский и Северо-Западный фронты тоже не назовешь медом.

- Леса и болота мне уже во сне снятся, - ответил я командующему ВВС.

- Ничего. Скоро и на твердую землю встанете, -пошутил он.

Командующий ВВС сообщил, что пункт, где должен расположиться штаб воздушной армии, прикрывают два истребительных авиационных полка ПВО.

- Этого, конечно, мало, - тут же заметил он. - Придется организовать дополнительное прикрытие своими силами. Особое внимание уделите охране железной дороги. Она там единственная, и гитлеровцы, разумеется, возьмут ее на прицел. Да, вот еще что, - вспомнил Новиков. - В районе Сарн установлены радиолокаторы "Редут". Они вам помогут обнаруживать авиацию противника заблаговременно.

Об этой технической новинке я уже слышал, но видеть ее пока не довелось.

В конце беседы Новиков спросил:

- На чем сюда добирались?

- На "Аэрокобре".

- Не годится, - заявил он. - Сейчас же позвоню полковнику Грачеву и дам указание выделить транспортный самолет.

Мне оставалось только поблагодарить его за заботу. При выходе из штаба встречаю вдруг генерала Семенова.

- Вы разве не улетели?

- Как видите, - смущенно отвечает он. - Дел столько, что хоть на неделю оставайся.

- Закругляйтесь, - говорю ему. - Сегодня полетим вместе. Там дела важнее. Надо принимать эшелоны.

- А можно взять с собой новый мотор для вашей машины? Еле выпросил.

- Берите, места хватит.

Не задерживаясь, направляемся на аэродром. Лететь было далеко, а уже наступал вечер. Встречает нас командир дивизии В. Г. Грачев.

- Батюшки! - обрадованно воскликнул он. - Какими судьбами?

- Судьбы у нас одни, - отвечаю, - фронтовые.

В. Г. Грачева я знал еще по Военно-воздушной академии и не менее, чем он, обрадовался случайной встрече.

О многом поговорили.

- Как экипаж, надежный? - между прочим спросил я.

- Что за вопрос? - развел руками Грачев. - Плохих не держим. Дивизия-то столичная.

День прошел в хлопотах, и я не успел покушать. Но даже чаю попить было уже некогда.

Командир экипажа, бойкий грузин, отдал рапорт и пропустил нас вперед. Потом поднялся в самолет сам и быстро прошагал к пилотской кабине. Взревели моторы. После короткого разбега машина поднялась в воздух.

До Брянска полет протекал спокойно. Потом появились облака, которые становились все гуще. Пришлось снизиться. Приднепровье встретило нас туманом, сначала разреженным, потом сплошным. Ничего не поделаешь: март, весна.

Зашел в кабину и спросил, есть ли связь с Киевом.

Растерянно моргая глазами, летчик ответил:

- Нет.

- А с кем связаны?

- Ни с кем... Я не выдержал:

- Да как же вы могли без связи подняться в воздух? А в облаках летаете?

Понурив голову, летчик молчал.

"Ну и ну", - горестно подумал я. И невольно вспомнились слова Грачева: "Плохих не держим". Дело принимало опасный оборот. На бреющем полете, без всякой видимости, мы могли врезаться в любое препятствие. Я занимаю правое пилотское сиденье и приказываю:

- Набирайте высоту.

Летчик послушно потянул штурвал на себя, и стрелка высотомера начала медленно отсчитывать деления.

- Какие есть запасные аэродромы по маршруту? - спрашиваю у штурмана.

- Не знаю, - растерянно отвечает он. - Нам не указали.

"Ну и орлы, - подумалось о незадачливом экипаже. - С такими в два счета можно сыграть в ящик".

До войны, как известно читателю, я служил в Киевском особом военном округе и хорошо знал расположение его аэродромов. Понимая, что продолжать полет прежним курсом и в густом тумане стало уже рискованным, я отстранил командира экипажа от управления и взял штурвал в свои руки. Разворачиваю самолет на 180 градусов, снижаюсь до бреющего и сквозь разрывы облаков вижу до боли знакомые, аккуратно разложенные кубики домов. Да это же Чернигов! Выход на его аэродром особого труда не составляет.

Однако все оказалось иначе: аэродром был залит водой, два "бостона" торчали хвостами кверху. Они, видимо, садились на раскисший грунт и скапотировали.

- Быстро прочерти маршрут на Зябровку! - приказываю штурману. Тот дрожащими руками разворачивает карту и роняет карандаш.

Зябровка нас тоже принять не смогла. А горючее кончается. Надо немедленно, пока не остановились моторы, выбирать подходящую площадку и садиться.

Снижаюсь и замечаю, как слева, на одном уровне с самолетами, на большой скорости проскакивают назад тополя. Тут проходила дорога. Отворачиваю чуть вправо. Нервы напряжены до предела, руки до хруста в пальцах впились в штурвал. Под самолетом мелькнул кустарник и открылось пахотное поле. Осторожненько работаю рулями, сбавляю скорость и чувствую, как самолет, коснувшись колесами земли, тут же остановился. Из груди вырвался вздох облегчения.

По законам физики и аэродинамики самолет на пахоте, тем более раскисшей от растаявшего снега, должен был скапотировать. Но этого не произошло. Тут, видимо, сыграл свою положительную роль мотор, который мы положили в хвосте самолета.

Семенов и мой адъютант Колединов вышли из машины бледные. Они хорошо понимали, чем мог закончиться полет.

- Ну, Федор Петрович, и устроили вы нам прогулочку, - через силу улыбаясь, сказал Семенов. - Теперь даю себе зарок - больше не летать на ваших аэропланах.

- Ничего, старина, - стараюсь успокоить начальника тыла. - Раз стоим невредимыми рядом - долго жить будем.

Неподалеку от места вынужденной посадки высилась железная труба на расчалках. Пошли туда. Пришли, как оказалось, на маленький спирто-водочный завод. Старик сторож горестно прошамкал:

- Все побили, ироды, все растащили...

- Станция поблизости есть? - спрашиваю его.

- Станция? - переспросил сторож. - А как же? Уне-ча рядом. Верст восемнадцать до нее.

Мы загоревали: по непролазной грязи и к утру не дойдем. Но старик выручил:

- У меня есть кобылка. Старая, правда, но как-нибудь дотащит. Если не побрезгуете, запрягу вон в тот рыдван и довезу.

Причем тут брезговать? Важно побыстрее добраться до станции.

А там мы, сердечно отблагодарив старика, сразу направились

к военному коменданту.

- Как быстрее добраться до Брянска? - спросил я.

- Пассажирские не ходят, - ответили мне. - Порожняк скоро буду туда отправлять.

Залезли мы в товарный холодный вагон, расположились там на полу и быстро уснули.

К утру товарняк прибыл на место. Огромный железнодорожный узел был забит эшелонами. К великой радости, мы обнаружили там состав, в котором размещался один из наших аэродромных батальонов, направляющийся на фронт. Командир Герасим Васильевич Рапацкий пригласил нас к себе. Там мы впервые за два дня по-настоящему обогрелись и пообедали.

В разговоре с комбатом выяснилось, что здесь находятся и ждут своей отправки батальоны аэродромного обслуживания, которыми командовали Савин, Некипелов и Попов. Мы с Семеновым встретились с ними и обсудили предстоящие дела.

Поезд направлялся в Киев. В Дарнице мы сошли, добрались до аэродрома, а оттуда самолетом махнули в Коростень. Здесь должны разгружаться эшелоны. Для их встречи заблаговременно вылетела оперативная группа.

Но в Москве я получил новое указание. Сразу же передал его руководителю оперативной группы:

- Эшелоны направлять в Сарны, Владимирец и Городец. Оставьте на месте двух офицеров, а с остальными немедленно выезжайте в Сарны.

Аэродром в Сарнах, где я приземлился на По-2, представлял небольшую площадку песчаного грунта. Снег начал уже таять, и солдаты аэродромной команды копали канавы для стока воды. Здесь я познакомился с полком истребителей ПВО, охранявшим город и железнодорожный узел. Позже эта часть вошла в состав нашей армии.

- Пока летают только разведчики, - доложил командир. - Бомбежек не было.

Через день картина изменилась. Части быстро разгружались и своим ходом отправлялись по раскисшим дорогам в заранее определенные районы.

Вскоре гитлеровцы заметили переброску наших войск и решили нанести по станции бомбовый удар. Но наши радиолокаторщики вовремя заметили приближение вражеских бомбардировщиков. Навстречу им немедленно вылетели истребители и перехватили их в 70 километрах от города.

Фашисты не ожидали появления в небе советских самолетов, шли плотным строем, без всякого прикрытия. За эту беспечность они поплатились дорого потеряли 30 машин.

После такого разгрома противник стал посылать к Сарнам лишь одиночные самолеты, и то только ночью. А летчиков-ночников у нас тогда было мало, не хватало и зенитных средств.

Поэтому вражеским бомбардировщикам порой удавалось прорваться к цели и сбросить смертоносный груз. За короткое время чистенький деревянный городок Сарны оказался наполовину сожженным.

Весенняя распутица также серьезно осложняла боевую деятельность нашей авиации. Тыловые части медленно и с большими трудностями продвигались в те районы, где требовалось оборудовать взлетно-посадочные полосы и стоянки. К 18 марта на новое место сумели перелететь только 18 Ил-2, 14 Як-9, 5 Пе-2 и 85 По-2. Остальные самолеты, как на приколе, сидели на прежних аэродромах.

Бои за Ковель

Главным направлением действий войск на нашем участке фронта было в то время ковельское. В этом городе скрещивались пути, ведущие на Киев и Одессу, на Люблин и Брест. "В Ковеле лежат ключи к Висле", заявил в одном из приказов немецкий генерал Гиле. Неспроста гитлеровцы построили здесь три линии мощных оборонительных укреплений. За Бугом, в районе Люблина, они держали в резерве немалое количество войск. И хотя численное превосходство было на стороне противника, наши войска продолжали наступление: 70-я армия на брестском направлении, а 47-я армия - на ковельском. К тому же 47-я армия располагала всего двумя стрелковыми корпусами, а действовала на фронте шириной до 60 километров.

Весенняя распутица мешала бесперебойно и в нужном количестве снабжать части боеприпасами и продовольствием. Снарядов и патронов там не хватало. Артиллерия и танки часто застревали в грязи и отставали от пехоты. В результате части 47-й армии подошли к Ковелю ослабленными. Тем не менее к исходу 18 марта им удалось окружить город, гарнизон которого насчитывал около 10 тысяч человек.

Для прорыва кольца гитлеровское командование начало перебрасывать силы с холмского и брестского направлений. Вступив в бой, они начали теснить наши войска. Требовалось во что бы то ни стало остановить и обескровить врага. Большую роль здесь призвана была сыграть авиация. А мы пока не располагали достаточными силами. Многие полки все еще находились на прежних аэродромах и оказались далеко от линии фронта. Нужно было срочно перебрасывать их в другие пункты, а оборудование новых аэродромов еще не закончилось.

И как на грех, 14-й и 30-й инженерные батальоны, которым следовало этим заниматься, прибыли туда с большим опозданием. Вся тяжесть работы пришлась на долю батальонов аэродромного обслуживания. А у них и без того хватало забот.

Надо отдать должное работникам тыла. По нескольку суток трудились они без сна и отдыха, но все необходимое сделали.

Припоминаю такой случай. Автороте дали задание срочно доставить на аэродром довольно большое количество горючего. А людей в подразделении оказалось мало. Водителям пришлось самим закачивать бензин в цистерны. Причем трудились они темной, дождливой ночью, строго соблюдая светомаскировку. И воины-труженики отлично справились с заданием. Несмотря на плохие, раскисшие дороги, они к утру полностью завершили доставку горючего. Работу, на которую в обычных условиях отводится 3-4 дня, они выполнили за половину суток.

19 марта авиация начала боевую работу, хотя погода была явно нелетная. Дул холодный, порывистый ветер, высота облаков не превышала 200 метров. Но штурмовики парами и небольшими группами уходили в серое весеннее небо. С утра до сумерек наносили они удары по окруженному ковельскому гарнизону, по коммуникациям и резервам противника.

Особенно хорошо поработали летчики 70-го гвардейского штурмового полка. После их налетов в районе окружения возникло немало пожаров. На железнодорожных перегонах они разбили три паровоза, подожгли три состава, в нескольких местах разрушили полотно.

В чрезвычайно трудных условиях протекал полет шестерки штурмовиков, возглавляемой старшим лейтенантом Николаем Опариным. Едва она отошла от аэродрома, как повалил снег. Горизонт закрыла мутная пелена. Не успели проскочить ее - попали под сильный дождь. Временами видимость становилась настолько плохой, что летчики переставали различать соседние самолеты. И все же они сумели прорваться к железнодорожной станции и разбили стоявший там эшелон с войсками.

До 5 апреля стояла плохая погода. Дожди, перемежающиеся снегопадами, приковали к земле почти все самолеты. На задание летали лишь отдельные, наиболее подготовленные экипажи.

Утром 26 марта на разведку погоды вылетел гвардии старший лейтенант Староконь. Пробившись через снегопад к линии фронта, он увидел на заснеженном поле две стрелковые цепи, которые вели огневой бой. С высоты было трудно разобраться - где свои, где чужие. Летчик сделал несколько кругов. И тут с земли взвились две ракеты, но не зеленые, как должно было быть сегодня, а красные. "Стоп, тут что-то неладно",

- сообразил Староконь. Значит, ему указывает цель не наша пехота, а противник, намереваясь обмануть.

Староконь уточнил направление атаки и повел самолет к земле. Свинцовые струи хлестнули по вражеской цепи. Еще заход, еще один. Пять атак произвел летчик. Огонь вел также стрелок. Убитые фашисты так и остались лежать на снегу, а уцелевшие в панике заметались, отыскивая укрытия.

При поддержке штурмовика наши пехотинцы поднялись в атаку и оттеснили гитлеровцев.

Читая об этом факте в донесении, я вспомнил другой случай, произошедший со Староконем раньше. При выполнении очередного боевого задания летчик был ранен в шею. Но он не покинул строй, одной рукой зажал рану, а другой продолжал управлять самолетом. Домой Староконь возвратился вместе со всеми, посадил машину, но вылезти из кабины уже не мог: из-за большой потери крови лишился сознания. Его осторожно вытащили и отправили в лазарет. Когда он немного поправился, я там же вручил ему орден Красного Знамени.

В эти дни отличились многие экипажи штурмовиков. Имена летчиков-гвардейцев Белавина, Носова, Бубликова, Назарова, Лебедева и Петрова стали известны далеко за пределами армии.

Взятый в плен в районе Ковеля командир 453-го полка 253-й пехотной немецкой дивизии на допросе заявил: "Солдаты называют ваши штурмовики "черной смертью". Они испытывают страх при их появлении. Несмотря на приказ вести по самолетам ружейно-пулеметный огонь, солдаты прячутся в укрытия".

"Илы" и в самом деле наводили ужас на врага. Зато наша пехота всегда ликовала, когда над передним краем появлялись "горбатые", как иногда называли штурмовиков за выпирающую вверх кабину летчика.

"Наблюдая с земли за работой группы штурмовиков и сопровождающих их истребителей, - писал нам началь-пик штаба одной из наземных частей Кащеев, мы восхищались мастерством, смелостью летчиков. Своими дерзкими атаками штурмовики заставили замолчать все выявленные огневые точки врага".

336-я истребительная авиадивизия прибыла к нам за месяц до нашей отправки на 2-й Белорусский фронт. Летный состав был преимущественно молодым, еще не имел опыта.

Но война скидки не делала. Молодежи сразу же пришлось включиться в боевую работу. Помощь в учебе ей оказали штурмовики 3-й гвардейской штурмовой авиадивизии, прежде всего ветераны. В свободное время они приходили к истребителям и рассказывали молодежи о приемах, которые применяет противник, приводили поучительные примеры из

личной практики.

В те дни истребителям очень часто приходилось вести тяжелые бои. Особенно упорной была схватка восьмерки наших "яков" с большой группой "юнкерсов", которые в сопровождении "мессеров" шли бомбить железнодорожный узел Сарны. Потеряв девять самолетов, противник повернул обратно.

Фашисты предприняли еще несколько попыток пробиться к цели. Но все они окончились неудачно. В тот день наиболее отличились летчики Николай Часных и Виктор Иванов, сбившие в паре 8 вражеских машин.

Вечером на аэродром Сарны прибыл командующий 2-м Белорусским фронтом генерал-полковник П. А. Курочкин, чтобы поздравить летчиков с победой и вручить ордена.

Советское информбюро в сводке за 28 марта сообщило об этом бое следующее:

"На днях две группы немецких самолетов пытались произвести налет на военные и промышленные объекты г. Сарны. В налетах участвовало до 60 бомбардировщиков противника. Встреченные нашей авиацией, немецкие самолеты к городу не были допущены. В воздушных боях советские летчики сбили 24 немецких самолета. Все наши самолеты, участвовавшие в этом бою, вернулись на свой аэродром".

Выдающийся подвиг совершил летчик-истребитель подполковник Пологов. Это о нем говорилось в сводке Совинформбюро за 9 апреля: "На одном участке Белорусского фронта летчик Герой Советского Союза подполковник А. П. Пологов, патрулируя над нашими позициями, встретился с четырьмя немецкими истребителями "Фокке-Вульф-190". В ожесточенной схватке тов. Пологов сбил два самолета противника. Самолет тов. Пологова получил повреждения и загорелся. В это время в районе боя появились 11 вражеских транспортных самолетов "Юнкерс-52". Подполковник Пологов на своем горящем истребителе врезался в их строй и протаранил один немецкий транспортный самолет. Тов. Пологов выбросился с парашютом из горящей машины и благополучно приземлился на своей территории".

* * *

Положение вражеского гарнизона в Ковеле стало отчаянным: остро не хватало боеприпасов, кончалось продовольствие. На выручку окруженных противник бросил транспортную авиацию. Повторялась история с демянской группировкой. Нашим истребителям была поставлена задача - закрыть дорогу неприятельским воздушным транспортам, уничтожить их.

Дело это оказалось нелегким. Транспортные самолеты

каждый раз усиленно прикрывались "мессерами" и "фок-керами". Те связывали наших истребителей боем, и самолеты Ю-52 и Ю-88 нередко успевали сбросить грузы своим окруженным войскам.

Мы собрали командиров и политработников истребительных авиационных частей. С ними состоялся довольно крутой разговор. Речь шла об ослаблении боевой активности нашей авиации. Видимо, победоносное наступление Красной Армии вызвало успокоение у некоторых летчиков.

Было решено провести в подразделениях партийные и комсомольские собрания. На них предлагалось поговорить о великой освободительной миссии советских воинов, о повышении их ответственности и активности на завершающем этапе войны, о чести и достоинстве советского летчика. Принятые меры возымели свое действие.

Вести борьбу с транспортной авиацией, как и на Северо-Западном фронте, истребителям помогали штурмовики. Командиры полков сами подбирали пары "илов" для "охоты" за Ю-52. Число сбитых транспортных самолетов противника резко возросло. Пленные немецкие летчики рассказывали, что полеты в окруженный Ковель стали считаться самыми опасными.

В трудных условиях оказались и наши наземные войска. Они ушли далеко от железных дорог. А на грунтовых дорогах, по которым им доставлялись боеприпасы и продовольствие, автомашины часто и подолгу застревали в грязи. Нужно было предпринимать какие-то меры.

И снова, как на Северо-Западном, на выручку пехоте пришла 242-я авиадивизия ночных легких бомбардировщиков. Только за одну пятидневку (с 26 по 31 марта) самолеты 568 раз летали в расположение 47-й армии. Они доставили войскам более 93 тонн патронов, снарядов и других боеприпасов. Работяги По-2 и здесь исправно несли свою службу.

Однажды мне сообщили из штаба фронта, что в Ковеле гитлеровцы производят перегруппировку войск. Особое оживление отмечалось в районе железнодорожного узла. Что они задумали, мы пока не знали. Но любой их замысел надо было сорвать. О посылке туда штурмовиков вопрос даже не ставился: погода стояла совершенно нелетная.

Выручить могли только По-2. Вызываю командира дивизии легких ночных бомбардировщиков полковника Абанина и объясняю ему сложившуюся ситуацию.

- Понимаю, - говорю, - что задача очень трудная. Но другого выхода не вижу.

- Мы же летали только по ночам, - заметил Абанин, - А тут днем. Нас как куропаток посшибают... - И, помолчав, задумчиво

добавил: - Да, кроме нас, эту задачу никто не выполнит.

Договорились, что Абанин сам подберет экипажи и лично, их проинструктирует.

И вот в 10 часов утра 27 марта тихоходные По-2 небольшими группами пошли на задание. Предстояло нанести удар по железнодорожному узлу и прилегающим к нему путям. Тяжелые свинцовые облака прижимали самолеты к самой земле. Летчики отчетливо видели, как по улицам города сновали грузовики, к станции двигались колонны солдат. На железнодорожный узел посыпались бомбы. Не успела уйти одна группа По-2, с другого направления появилась вторая, затем третья, четвертая. На станции и там и тут в небо взметнулись пожары.

Много людей и боевой техники потеряли тогда фашисты. Но и мы понесли урон. Пусть он был гораздо меньшим, чем предполагалось, однако каждый из нас сильно скорбел по невернувшимся с задания летчикам.

По решению командования авиация фронта должна была наносить массированные удары, прежде всего по войскам противника в Ковеле и по участку железной дороги Люмболь - Тупады. Но погода не позволяла нам развернуться в полную силу. Вылеты штурмовиков и бомбардировщиков носили эпизодический характер.

27 марта наши войска под натиском превосходящих сил врага оставили Ратно, Миньки, Оглово и Заблотце. 28 марта по приказу командования фронта часть авиации 6-й воздушной армии переключилась на штурмовку противника, наступавшего с северо-запада.

К 5 апреля все боевые соединения 6-й воздушной армии в основном закончили перебазирование, но оказать решающего влияния на изменение обстановки уже не могли. Противник успел сосредоточить в районе Смедынь, Ново-Кашары (7 километров северо-западнее Ковеля) крупные силы пехоты, танков и бронетранспортеров. 4 апреля две его пехотные дивизии при поддержке 100 танков и авиации нанесли контрудар, прорвали боевые порядки наших войск и 5 апреля соединились со своей окруженной группировкой.

Ковельская операция проводилась в неблагоприятных условиях. Мы располагали в то время 181 самолетом, противник их имел 410. У нас было 53 истребителя, у немцев - в два раза больше. Наши фронтовые бомбардировщики не успели еще перебазироваться, а у немцев их было 280. Враг располагал хорошо развитой аэродромной сетью, большими запасами горючего и боеприпасов. Мы же во всем этом испытывали на новом месте острую нужду.

С 5 по 10 апреля боевая активность противника снизилась. 11 апреля перешел в наступление наш 7-й гвардейский кавалерийский корпус с задачей - овладеть Владимиром-Волынским. Его части в тот же день вышли на северную и северо-восточную окраины города, но овладеть им с ходу не смогли. Встретив упорное сопротивление, они отошли на северный берег реки Турья и закрепились на рубеже Замосты, Загадка.

15 апреля противник нанес контрудар и отбросил конников на восточный берег. А 16 апреля форсировал реку и вышел на рубеж Свежалин, Киселин.

20 апреля войска фронта перешли к жесткой обороне. Но 27 апреля немцы, возобновив наступление, снова потеснили их. Однако к 4 мая части 69-й армии, взаимодействуя с авиацией 6-й воздушной армии, полностью восстановили положение.

С начала апреля наблюдалась высокая активность авиации противника. Его самолеты производили по 280-540 вылетов в сутки, из которых примерно сотня приходилась на ночное время. Особенно часто ударам с воздуха подвергались железнодорожные узлы Сарны и Коростень. 27 и 28 апреля немецкая авиация производила примерно по 740 вылетов в день. Движение на дорогах Коростень Сарны и Овручь - Коростень временно оказалось дезорганизованным.

Наша авиация тоже, разумеется, проявляла высокую активность, но ей приходилось действовать на фронте шириной 110 километров. Распыление сил снижало эффективность боевой работы.

К концу апреля положение изменилось. Сосредоточив усилия на узком участке, авиация помогла частям 69-й армии ликвидировать дублинский плацдарм противника на южном берегу реки Турья.

Наибольшее напряжение в период весенних боев выпало на долю штурмовиков и истребителей. Почти ежедневно летали они на штурмовку, разведку, вели воздушные бои. В разгар немецкого наступления летчики проводили по 7-8 воздушных боев в день.

В жестоких боях за Ковель мы понесли большую утрату: погибли командиры 242-й ночной бомбардировочной авиадивизии полковник Д. А. Абанин и командир 336-й истребительной авиадивизии полковник С. М. Петров. Первый из них водил большую группу самолетов на бомбежку, второй не вернулся с воздушной разведки.

За время Ковельской операции воздушная армия пополнилась новыми героями.

Опытным мастером штурмовых ударов стал гвардии старйывй лейтенант Ф. Б. Бубликов. Он совершил более 80

вылетов, уничтожал пехоту и танки на поле боя, взрывал эшелоны, мосты, склады с боеприпасами. После одного из налетов группы его "илов" на железнодорожную станцию там трое суток полыхали пожары.

В глубине вражеской обороны находился мост, который прикрывался плотным зенитным огнем. Все попытки разрушить его ни к чему не приводили. Тогда на задание вылетел Бубликов со своим ведомым. Воспользовавшись облачностью, штурмовики появились над целью неожиданно и с малой высоты нанесли по цели точный удар. Мост рухнул в воду.

Бубликов был человеком удивительной отваги. Как-то из штурмового полка, в котором он служил, доставили фотопланшет. Начальник штаба армии генерал-майор авиации В. В. Стороженко положил его передо мной и с несвойственной ему патетикой произнес:

- Взгляните на это образцовое произведение боевого искусства.

Я начал рассматривать фотографии крупной железнодорожной станции, сделанные с малой высоты. Были отчетливо видны остатки четырех эшелонов. Паровозы двух из них лежали на боку поперек пути. Хорошо запечатлелись и девять очагов пожара - горели пакгаузы и здание вокзала. Можно было подумать, что на станцию произвела налет большая группа самолетов.

- Я тоже вначале подумал, что над станцией побывала по крайней мере эскадрилья, - словно угадав мои мысли, сказал Стороженко. - Оказывается, не то. Работала всего-навсего четверка "илов" Федора Бубликова.

"Федор Бубликов, Федор Бубликов, - вспоминал я знакомую фамилию. - Где же я о нем слышал? А может быть, даже видел его?"

- Постойте-ка, - говорю, - а это не тот Бубликов, которому я год назад вручал офицерские погоны?

- Тот самый, - подтвердил начштаба.

- Тогда он был старшиной?

- Совершенно точно. Бывший старшина Бубликов, лихой воздушный разведчик.

И передо мной, как наяву, встал образ отважного летчика: высокий, широкоплечий, статный, с крупными сильными руками. Казалось, моя ладонь до сих пор хранила его железное рукопожатие. На открытом лице богатыря светилась добрая улыбка. Родом Бубликов был из сунженских казаков. Отец его - бывалый воин, храбро бился с беляками и интервентами в гражданскую. Сыну он завещал не терять казацкой чести и идти

служить в кавалерию. Только Федору не довелось гарцевать на красавце скакуне и рубить саблей. Он поступил в летное училище, стал командиром экипажа самолета-бомбардировщика. А потом добился перевода на штурмовик. Командиру свое желание объяснил так:

- Люблю "рубать" с бреющего.

В штурмовой авиации еще полнее раскрылись его волевые и летные качества. На "иле" он буквально творил чудеса, выполнял самые трудные задания.

Потребовалось разведать и сфотографировать передний край обороны гитлеровцев. При выполнении этой задачи всякие маневры исключались. Образно говоря, нужно было пройти сквозь огонь. И Федор Бубликов прошел, причем несколько раз. Кроме отснятой фотопленки он доставил в штаб и другие ценные сведения.

На обратном пути он был перехвачен четверкой "фокке-вульфов". Штурмовик смело вступил с ними в бой и уничтожил одного фашиста. Остальные улетели. Вскоре старшине Бубликову присвоили офицерское звание. А в течение года он вырос до старшего лейтенанта. В августе 1944 года его назначили командиром эскадрильи, он стал Героем Советского Союза.

В гвардейском штурмовом авиационном полку было немало мастеров метких штурмовых ударов. 14 апреля, например, группа "илов" уничтожила около 30 танков, много бронетранспортеров и автомашин, взорвала несколько складов с боеприпасами, сбила три Ю-87. Такую "работу" проделал за день не полк, а всего-навсего 14 экипажей.

Возвращаясь с воздушной разведки, гвардии лейтенанты Мосин и Мояев встретились с восьмеркой Ю-87. Трех бомбардировщиков они сбили, а остальных обратили в бегство. Одного из этих "юнкерсов" сразил меткой очередью воздушный стрелок экипажа Молева - гвардии сержант В. Каменев.

Когда штурмовики пролетали над железнодорожной станцией, по ним открыл огонь из зенитных орудий и пулеметов вражеский бронепоезд. Самолет гвардии лейтенанта Мосина от прямого попадания снаряда взорвался. Летчик и воздушный стрелок погибли.

Гвардии лейтенант Молев все-таки доставил в штаб ценные сведения. На штурмовку обнаруженных им неприятельских танков вылетела пара "илов" во главе с гвардии лейтенантом В. В. Удачиным. Большего числа самолетов мы из-за плохой погоды не могли послать. Но и этот налет оказался успешным. Гвардейцы сожгли около 10 вражеских танков.

Как только погода улучшилась, на задание вылетела десятка

"илов". Ее повел командир эскадрильи гвардии старший лейтенант Николай Белавин. Прорвавшись сквозь завесу зенитного огня, штурмовики уничтожили две артиллерийские батареи врага и не менее 30 танков.

В апрельских боях хорошо показали себя и летчики-истребители. Лейтенант А. П. Булгаков, прибывший к нам всего месяц назад, отличился в первые же дни. Барражируя над нашим передним краем, он заметил внезапно вывалившуюся из облаков группу фашистских бомбардировщиков. Их было несколько десятков.

- Вижу противника. Атакую! - услышали по радио товарищи голос лейтенанта Булгакова. Стремительной атакой он сбил Ю-87. Новый заход, и задымил второй "юнкере". Чтобы добить его, наш истребитель стал набирать высоту. В этот момент в его самолет угодил осколок снаряда, мотор остановился. Но Булгаков, круто спикировав, все-таки догнал и добил фашиста. С большим трудом ему удалось перетянуть через линию фронта и посадить машину.

Лейтенант Булгаков летал на самолете, подаренном Красной Армии колхозником Двуреченского района Харьковской области Григорием Михайловичем Козыревым.

После боя летчик написал ему: "Дорогой Григорий Михайлович! Вы вручили мне свой дар - самолет, который на свои сбережения приобрели для Красной Армии. Вручая машину, Вы сказали: "Смотри, сынок, действуй как полагается". Я действую..."

Далее Булгаков рассказал, как он сбил два немецких бомбардировщика.

Командующий и член Военного совета армии дали высокую оценку действиям наших летчиков. В одной из телеграмм говорилось:

"...В результате боевых действий войсками 69-й армии отражены наступательные попытки противника, а захваченные им плацдармы на берегу реки Турья ликвидированы.

Противнику нанесен большой урон в живой силе, танках, артиллерии и другой технике.

В тесном взаимодействии с наземными войсками этому успеху содействовала авиация, нанося удары по врагу пе только на земле, но и в воздухе.

Прошу передать личному составу действующих частей ВВС благодарность наземных войск.

Колпакчи. Щелаковский".

Зрелость

Перед решающими боями за Ковель 6-я воздушная армия, переданная 1-му Белорусскому фронту, выглядела довольно внушительно. Она состояла из трех корпусов (6-го штурмового, 13-го истребительного и 6-го смешанного, ставшего затем 5-м бомбардировочным) и шести дивизий - 299-й и 3-й гвардейской штурмовых, 336-й и 1-й гвардейской истребительных, 242-й и 2-й гвардейской ночных бомбардировочных. А в сентябре, когда нас вывели в резерв для подготовки к действиям на новом операционном направлении, нам придали еще шесть корпусов - два бомбардировочных (3-й ордена Суворова Бобруйский и 4-й Львовский), два истребительных (3-й Никопольский и 2-й Оршанский), один штурмовой (3-й Минский) и один смешанный (1-й). Кроме того, были приданы две истребительные дивизии (5-я гвардейская Валдайская и 283-я Камышинская Краснознаменная), оперативно подчинена 190-я, входившая в состав 16 ВА.

Во главе авиационных соединений стояли тогда очень опытные, хорошо подготовленные военачальники. Среди них своими организаторскими способностями, волей и летным мастерством выделялись генералы М. Х. Борисенко, Б. К. Токарев и А. С. Благовещенский, хорошо знакомый мне еще по войне в Китае. Много общего у них было в подходе к делу, в отношении к людям, хотя каждый обладал совершенно индивидуальным характером.

Командир 6-го смешанного авиакорпуса М. Х. Борисенко, например, был добродушным и веселым, любил острое слово и шутку. Своей бодростью и оптимизмом он заражал всех, кто с ним общался. Летчики в нем, как говорится, души не чаяли. Вера в командира, любовь к нему удваивали силы авиаторов. Воевали они блестяще. Корпус не раз отмечался в приказах Верховного Главнокомандующего.

Генерал Б. К. Токарев, наоборот, был строг и требователен, как к себе, так и к подчиненным. Свой 6-й штурмовой авиакорпус он держал в руках. Но взыскательность у него сочеталась с заботой о людях. Он любил их, дорожил ими, постоянно учил и воспитывал. Его штурмовики творили буквально чудеса.

О генерал-лейтенанте авиации А. С. Благовещенском я уже говорил в начале книги, когда описывал боевые действия наших летчиков-добровольцев в Китае. Хочу только отметить его неутомимость в поисках новых методов борьбы с воздушным противником. Командовал он тогда приданным нам 2-м Оршанским истребительным корпусом.

Много добрых слов можно сказать о командире 4-го Львовского бомбардировочного корпуса генерал-майоре авиации

П. П. Архангельском. Молодой, энергичный, он вникал во все детали боевой работы и быта летного состава. Большую часть времени проводил на аэродромах.

У командира 3-го Минского штурмового авиакорпуса генерал-майора авиации М. И. Горлаченко я хотел бы наряду со многими положительными качествами отметить его умение работать с людьми, быстро находить верные пути к их сердцам. Видимо, в этом зримо проявлялся его огромный командирский опыт. Он прошел, как говорится, все ступеньки служебной лесенки. В 1941 году, когда мы познакомились с Горлаченко, он уже командовал авиационной дивизией. В процессе воспитания людей у него выработались замечательные педагогические навыки.

О командире 3-го Никопольского истребительного авиакорпуса Е. Я. Савицком, который был тогда генерал-лейтенантом авиации, говорится во многих воспоминаниях видных военачальников и политработников. Те, кому довелось с ним работать и воевать, отмечают прежде всего его неуемную страсть к полетам. Он, как правило, первым осваивал каждый новый тип самолета. Это позволяло ему не только со знанием дела контролировать боевую работу и учебу частей, но и отлично драться в воздухе самому.

Сухощавый, подвижный, он до седых волос сохранил свой юношеский пыл. В поисках форм обучения летного состава Е. Я. Савицкий отличался завидной изобретательностью. Для снайперской подготовки истребителей он, например, первым в нашей армии использовал стрельбу по воздушным шарам. Эти тренировки приносили потом большую пользу, многие летчики научились поражать вражеские самолеты с первого захода, одной или двумя очередями.

Боевой зрелостью отличалось и большинство командиров дивизий и полков. Кадры политработников у нас тоже подобрались неплохие.

Таким образом, 6-я воздушная армия стала мощной не только количеством своих и приданных ей корпусов и дивизий, но и высокой выучкой командного, политического, летного и технического состава. За период относительного затишья, когда наши наземные войска перешли к жесткой обороне, авиационные части еще более окрепли. Эти два с лишним месяца - с мая по июль - они учились с максимальной нагрузкой, разумно использовали каждую минуту времени.

В один из жарких июньских дней меня пригласил к себе командующий фронтом Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский и попросил доложить ему о состоянии армии, о

каждом соединении и части. Я обстоятельно рассказал, дал характеристику командирам, политработникам, инженерам, руководящим тыловым работникам.

Рокоссовский слушал внимательно, не перебивая. Потом негромко, как бы размышляя вслух, сказал:

- Готовьтесь к новым сражениям. Они не за горами. А сейчас усиленно ведите воздушную разведку - это главное. И еще одна просьба, - добавил он с присущей ему деликатностью. - В район Колки прибыла 1-я Польская армия. Она будет действовать рука об руку с нами. Выберите время и побывайте там, познакомьтесь с руководящим составом, установите деловой контакт. Это очень важно для боевого содружества.

Позже мне не раз приходилось встречаться с Константином Константиновичем Рокоссовским. Он располагал к себе простотой и сердечностью, доброжелательным отношением к людям. Я не слышал, чтобы он даже в трудный момент накричал на кого-то, унизил чье-либо человеческое достоинство. Он внимательно выслушивал подчиненных, тактично делал замечания, давал полезные советы.

Командующий фронтом отличался широтой кругозора, высокой военной культурой. Он не любил ничего показного, в докладах требовал четкости, ясности, конкретности.

Однажды я явился к Рокоссовскому с целым набором схем и карт. Прежний командующий приучил нас обосновывать свои решения не только устно, но и графически отображать их на бумаге.

Константин Константинович посмотрел на мои рулоны, мягко улыбнулся и сказал:

- Зачем вы их с собой притащили? Я, честно говоря, немного растерялся.

- Как же, - отвечаю. - На бумаге наглядно...

- Карты и схемы передайте начальнику штаба. А мне расскажите о готовности армии и о том, какая помощь вам требуется.

Я подробно доложил обо всем, в том числе и о тех трудностях, которые испытываем. Неважно обстояло дело с продовольственным обеспечением, не хватало емкостей для горючего.

При разговоре присутствовал начальник тыла фронта генерал Н. А. Антипенко. Рокоссовский повернулся к нему и спокойно сказал:

- Позаботьтесь, пожалуйста, обеспечить воздушную армию всем необходимым. Самолеты не могут летать без горючего, летчики не должны воевать без обеда. А их помощь нам скоро

потребуется.

Потом командующий снова обратился ко мне:

- Примите меры для расширения аэродромной сети. Скоро к вам прибудут еще два или три авиационных корпуса, надо разместить их как следует.

От К. К. Рокоссовского я всегда уходил с ясным представлением о том, что и когда нужно делать, с какими армиями и на каком этапе придется взаимодействовать.

В один погожий день я вылетел в расположение 1-й Польской армии. Сразу бросилась в глаза экипировка польских солдат и офицеров. На них все было с иголочки. Чувствовался и высокий боевой настрой поляков. Понять их было нетрудно. Совсем недалеко на западе находилась их истерзанная фашистами родина, каждый не пощадил бы жизни за ее освобождение.

Меня провели в штаб. Первым, кого я встретил, оказался старый знакомый. В. В. Корчица я знал еще по Северо-Западному фронту. Он возглавлял штаб одной из общевойсковых армий, которую мы поддерживали с воздуха.

- Владислав Викентьевич, и вы здесь? - спросил я, обнимая Корчица.

- Я поляк, - с достоинством ответил он. - Мой священный долг быть вместе со своей армией.

- На какой же вы должности?

- Начальник штаба.

- Как все здорово складывается! - сказал я, не скрывая своего удовлетворения. - Опять нам с вами придется взаимодействовать.

- И я очень рад, - тряс мне руку растроганный польский патриот.

Корчиц проводил меня к командующему армией генералу Берлингу и представил как своего старого знакомого. Берлинг поздоровался и жестом руки пригласил сесть. Как и Корчиц, он свободно говорил по-русски. Беседа сразу же приняла непринужденный характер.

- У нас, пане генерал, отличное советское оружие, солдаты и офицеры рвутся в бой, - не без гордости заявил Берлинг. - У нас даже есть своя авиационная дивизия.

- Кто ею командует? - поинтересовался я.

- Полковник Смага. Начальник штаба у него - Ро-мейко, заместитель по политической части - Г. В. Богда-новский. Дивизия смешанная. Истребительный полк именуется "Варшава", штурмовой - "Краков", а вот ночному бомбардировочному названия пока не придумали.

- Именовать полки надо, видимо, в зависимости от того, где они отличатся, - посоветовал я командующему.

- Совершенно верно, пане генерал, - согласился Берлинг.

- Поскольку мы соседи, - говорю командующему, - авиационную дивизию, наверное, поставят на обеспечение к нам.

- Это будет очень хорошо! - восторженно отозвался Берлинг.

Членом Военного совета, заместителем командующего по политико-просветительной части был Александр Завадский, вторым членом Военного совета - Кароль Сверчевский, а начальником тыла - Петр Ярошевич. Но во время этой поездки мне не удалось с ними познакомиться: они находились в частях.

Штаб дивизии располагался неподалеку, и меня охотно провели туда. Почти до вечера я беседовал с полковником Смагой, его заместителем по политико-просветительной части и начальником штаба. Офицеры произвели на меня приятное впечатление. Они хорошо знали своих людей. Командира дивизии я знал еще по Оренбургской школе, где учился. Тогда он командовал авиаэскадрильей. В разговоре мы с интересом вспоминали былые времена,

Домой я возвращался в отличном настроении. Мне стало ясно, что рядом будут добрые боевые друзья.

Через некоторое время мне позвонил начальник штаба ВВС генерал Худяков и предупредил:

- Из Москвы вылетает генерал Берлинг. Садиться будет на аэродроме Колки. Вам, как представителю нашего командования, поручаем присутствовать при вручении польским военнослужащим советских орденов и медалей.

Еду на аэродром. Вдруг слышу, по внутренней радиосвязи передают: "Вручение наград не состоится. Хозяин Берлинг сел в Бережнице, неподалеку от Сарн".

"Почему Берлинг сел на ложном аэродроме? - ломал я голову. - Неполадки в машине?"

Не мешкая, вылетел в Бережницу. Сел там и увидел странную картину: самолет, на котором прилетели высокие гости, сгорел, Берлинг и сопровождающие его лица стоят в стороне, у фанерного макета бензовоза.

- Хотели захватить вас с собой, - объяснил мне Берлинг, - а попали не на тот аэродром. При посадке два "мессера" прихватили нас и подожгли. Хорошо, хоть в живых остались.

Я невольно улыбнулся.

- Выходит, и вас в заблуждение ввел подполковник Иванов?

Берлинг не сразу понял смысл моих слов. Пришлось объяснить ему, в чем дело.

- Есть у нас очень опытный специалист по маскировке аэродромов подполковник Иванов. Он-то и создал этот ложный аэродром. Сколько бомб на него сбросили фашисты - не счесть.

Берлинг раскатисто засмеялся.

- Ну и молодцы! - сказал он, искренне восхищаясь работой маскировщиков.

- Сверху аэродром кажется настоящим: стоят в ряд самолеты, чуть поодаль автомашины, люди ходят. Все надо. Поэтому мы и села на него. А потом огляделись и видим: все сделано из фанеры и дерева. Прекрасный мастер ваш Иванов!

Об этом случае мы вспомнили и много лет спустя, после войны, когда снова встретились с Берлингом в Варшаве.

Пока у нас сохранялось относительное затишье, войска 1-го Белорусского фронта, действующие правее, стремительно наступали. 29 июня они освободили Бобруйск, продвинувшись на 110 километров. Восточнее Минска большая группировка противника была окружена. Близился день освобождения столицы Белоруссии. Эти победы поднимали боевой дух авиаторов. Все ждали приказа о переходе в наступление частей на левом крыле фронта.

На второй или третий день после освобождения Бобруйска меня вызвал маршал К. К. Рокоссовский. На командном пункте 1-го Белорусского фронта кроме Константина Константиновича находились член Военного совета генерал-лейтенант К. Ф. Телегин и начальник штаба генерал-полковник М. С. Малинин. Все были в приподнятом настроении: наступление развивалось успешно.

Рокоссовский пригласил меня к карте и сказал:

- На 5 июля намечена операция по освобождению Ковеля. Ваша задача поддержать наземные части с воздуха. Привлекать другие авиационные соединения не потребуется. Свяжитесь с командующим 47-й армией, которая будет наступать на Ковель, согласуйте с ним вопросы взаимодействия.

Мы с начальником штаба генералом П. Л. Котельни-ковым в тот же день направились в 47-ю армию, которой командовал генерал Гусев Николай Иванович. И здесь разговор происходил у карты.

- Противник, - объяснял командарм, - занимает оборону по западным берегам рек Припять (до Ратно) и Турья. Мы наметили прорвать ее на участке Борзын Мироничи. Успех будет во многом зависеть от согласованности наших действий.

Штабы 6-й воздушной и 47-й общевойсковой армий тщательно разработали таблицу взаимодействия. Штурмовым и бомбардировочным полкам мы конкретно определили цели, которые нужно уничтожить на переднем крае и в глубине обороны противника. Командиры авиационных соединений и частей лично выезжали в наземные войска, изучали там

местность и уточняли свои задачи.

Операция прошла успешно. При активной поддержке авиации, обрушившей на гитлеровцев тысячи бомб и снарядов, наши наземные части быстро прорвали оборону противника и устремились вперед.

Сопротивление фашистов постепенно ослабевало. К исходу дня 6 июля город был полностью очищен от них.

За отличные действия по овладению важным опорным пунктом вражеской обороны и крупным железнодорожным узлом Ковель Верховный Главнокомандующий (наряду с другими объединениями) объявил частям 6-й воздушной армии благодарность. 3-я гвардейская штурмовая и 336-я истребительная авиационные дивизии получили наименование "Ковельских". 72-й дальнеразведывательный авиаполк наградили орденом Красного Знамени. "Ключи к Висле" - как писал в своем приказе о Ковеле немецкий генерал Гиле - отныне находились в руках советского командования.

Потерпев поражение в районе ковельского выступа, противник к 10 июля отошел на заранее подготовленные рубежи. Линия его обороны перед левым крылом войск 1-го Белорусского фронта проходила через Урочище, Мал. Осины, западную окраину местечка Смидынь, Парыдубы, Торговище, Соснувку, Турычаны, Гайки. Далее она продолжалась по западному берегу реки Турья.

Однако немецко-фашистское командование, судя по всему, не надеялось долго задерживаться здесь. С 10 по 17 июля оно продолжало отвод основных сил на левый берег Западного Буга. На правом остались лишь прикрывающие подразделения.

К 18 июля нашим войскам на люблинско-брестском направлении противостояло 7 немецких дивизий, в том числе одна танковая - СС "Викинг". Кроме того, противник располагал резервом из четырех дивизий, который находился в районе Брест, Влодава, Любомль.

В первом эшелоне советских войск были сосредоточены довольно внушительные силы: 47-я армия (командующий генерал-лейтенант Н. И. Гусев), 8-я гвардейская армия (генерал-полковник В. И. Чуйков), 69-я армия (генерал-лейтенант В. Я. Колпакчи), 2-я танковая армия (генерал-лейтенант танковых войск С. И. Богданов, а с 23 июля генерал-майор танковых войск А. И. Радзиевский), 11-й танковый корпус, 2-й и 7-й гвардейские кавалерийские корпуса, которыми соответственно командовали генерал-майор танковых войск И. И. Ющук, генерал-лейтенант В. В. Крюков и генерал-лейтенант М. П. Константинов. Во втором эшелоне находилась 1-я Польская армия генерала З. Берлинга.

Успеху предстоящей операции должно было способствовать и то, что за пять дней до ее начала перешел в наступление наш сосед - 1-й Украинский фронт. Противнику придется распылять свои силы.

Немаловажное значение имел и такой факт. К началу освобождения Белоруссии две наши мощные фланговые группировки были разобщены болотами Полесья. Теперь Полесье осталось позади и линия фронта сократилась почти вдвое.

Воздушной разведкой и другими путями было установлено, что на прифронтовых аэродромах противник сосредоточил около 700 самолетов, в основном бомбардировщиков. Мы сознавали, что основную тяжесть борьбы с ними придется вынести нашей воздушной армии, поэтому заранее прикинули, как лучше использовать свою авиацию.

Замысел командующего 1-м Белорусским фронтом сводился к тому, чтобы прорвать оборону противника на участке Смидынь - Дольск, шириной 19 километров, выйти на р. Зап. Буг, овладеть плацдармом на ее западном берегу и достигнуть рубежа Влодава, Хелм. В дальнейшем, развивая наступление на северо-запад в общем направлении на Бяла Подляска, Лукув, Люблин, выйти на широком фронте к р. Висла. Осуществив прорыв, общевойсковые армии обеспечивают ввод танковых соединений и кавалерийских корпусов и во взаимодействии с ними развивают наступление в двух направлениях: на Седльце и Люблин.

К этому времени 6-я воздушная армия пополнилась новыми соединениями, выделенными из резерва Главного Командования (три авиакорпуса и три авиадивизии), и насчитывала почти полторы тысячи самолетов, в том числе 104 бомбардировщика, 105 легких ночных бомбардировщиков, 544 штурмовика и 664 истребителя.

В соответствии с замыслом командующего фронтом мы и распределили свои силы. Я вместе с командующим 8-й гвардейской армией и своей оперативной группой нахожусь на направлении главного удара, чтобы на месте решать все вопросы боевого использования авиации.

В моем распоряжении 488 самолетов. Первые два дня здесь же находятся командиры 6-го штурмового, 6-го смешанного и 13-го истребительного авиакорпусов (их возглавляли генералы Б. К. Токарев, М. Х. Борисенко и Б. А. Сиднев), 197-й и 198-й штурмовых авиадивизий, которыми командовали полковники В. А. Тимофеев и В. И. Белоусов. Эти соединения боевые задачи получают непосредственно от меня. Командир 299-й штурмовой авиадивизии генерал И. В. Крупский находится на НП командующего 47-й армией (ее поддерживают 202 самолета), а

командир 3-й гвардейской штурмовой авиадивизии подполковник А. А. Смирнов - при командующем 69-й армией (162 самолета).

Перед 13-м истребительным авиакорпусом ставилась задача завоевать господство в воздухе, надежно прикрыть 8-ю гвардейскую общевойсковую и 2-ю танковую армии.

С вводом в бой 2-го гвардейского кавалерийского корпуса его должна была поддерживать 299-я штурмовая и 194-я истребительная дивизии. Боевой состав 244 самолета. Для прикрытия 7-го гвардейского кавалерийского корпуса выделялись 3-я гвардейская штурмовая и 336-я истребительная авиадивизии, располагавшие 244 самолетами. 2-ю танковую армию кроме 13-го истребительного авиакорпуса поддерживают 6-й штурмовой авиакорпус и 1-я гвардейская истребительная авиадивизия - всего 732 самолета. Командиры этих соединений со своими оперативными группами следуют вместе с командующими армиями и корпусами и в ходе боя получают от них задачи.

Большая работа при подготовке Люблинско-Брестской операции выпала на долю воинов авиационного тыла. По мере продвижения войск на запад требовалось срочно обследовать аэродромы, которые раньше занимал противник, изыскивать и строить новые. С этой целью наш штаб создал две оперативные группы. Одну из них возглавил главный инженер отдела аэродромного строительства Ананьев, другую - начальник производственного отдела инженер-капитан Д. А. Лобанов.

- Хорошо бы нам иметь свои самолеты, - попросил Рабинович. Мысль эту он вынашивал, видимо, давно, поскольку обосновал ее вескими аргументами.

- Во-первых, - говорил он, - мы не будем отставать от наступающих войск. Во-вторых, на самолете можно быстро обследовать обширные районы, чтобы изыскать подходящие площадки для строительства новых аэродромов.

Возражать против таких доводов было трудно.

Спрашиваю Рабиновича:

- А сколько самолетов потребуется?

- Хотя бы звено.

Командира дивизии, в которую входили самолеты По-2, я попросил выделить самых опытных летчиков.

- Что же им предстоит делать? - спрашивает комдив.

- Садиться и взлетать в самых труднодоступных местах, - отвечаю ему.

- Раз так - будут самые опытные летчики.

Николаю Зарубину, Владимиру Туликову, Евгению Худобе, которых выделил командир дивизии, и впрямь пришлось сажать свои По-2 на самых необычных площадках - на лесных полянах,

на дорогах, на окраинах населенных пунктов. Такая уж была у них работа. Тупиков, Худоба и Саломондин, который вскоре заменил Зарубина, были награждены орденами Красного Знамени.

Наши наземные войска стремительно продвигались вперед. Вскоре аэродромы оказались далеко позади, и истребителям стало очень трудно обеспечивать надежное прикрытие пехоты.

Однажды вечером мне позвонил командующий.

- Выручайте, - говорит. - Гвоздят нас с воздуха. Мы и сами отлично понимали, что необходимо как можно быстрее приблизить истребительную авиацию к наступающим войскам. Но аэродромов для нее впереди не было. Пригласил к себе Рабиновича. Развернули крупномасштабную карту и начали вдвоем изучать местность. Ни одной подходящей площадки - холмы да леса.

- Завтра утром вышлите самолет на разведку. На месте виднее, что и как, сказал я Рабиновичу.

- Полетит Щипин, - тут же отозвался он. Через сутки Щипин вернулся и обстоятельно доложил о своем полете.

- Сел я у деревушки, самолет сразу замаскировал. Подъезжает автомашина; из нее выходит молодой офицер и говорит, что генерал Колпакчи просит меня к себе. "Ну, думаю, значит, немецкие летчики действительно здорово досаждают нашей пехоте, если мной заинтересовался сам командарм".

Генерал встретил приветливо, - продолжал Щипин. - Узнав о моем задании, он решил сам поехать со мной. Ездим, ездим - никак не можем найти площадку всюду холмы и овраги. Возвращаемся в штаб. Генерал достает карту. Долго и пристально рассматриваем ее и, наконец находим что-то подходящее. Утром едем на облюбованное место. Предположения оказались верными: хотя площадка была и маленькой, опытный летчик вполне мог посадить на нее самолет.

- Вот и сажайте сюда истребители, - твердо заявил Колпакчи.

Выслушал я доклад Щипина и говорю:

- Возвращайтесь на ту площадку, развертывайте радиостанцию и принимайте самолеты.

Новая тактика действий нашей истребительной авиации обескуражила гитлеровцев. В самом деле, советские самолеты появлялись в воздухе всегда неожиданно, встречали немецких бомбардировщиков на дальних подступах к цели. От первых же внезапных ударов они понесли большие потери. Асы быстро отбили у фашистов охоту появляться над расположением наших войск.

- Всех летчиков, что здесь находятся, прошу представить к

награде, попросил меня по телефону Колпакчи. - Пехота шлет им большущее спасибо. Крепко они нас выручили.

Советские войска вышли к Западному Бугу. Чтобы они снова не оказались без авиационного прикрытия, требовалось срочно разведать прифронтовую местность и отыскать посадочные площадки для истребителей. Главный инженер Е. Ананьев посылает на По-2 капитана Киселева с задачей определить, в каком состоянии находится аэродром под городом Холм. Через несколько часов летчик возвратился и доложил:

- Аэродром под горой. Снаряды и мины противника не долетают до него. Но в ряде мест взлетно-посадочная полоса перепахана.

На место вылетел Рабинович. Определив объем работ, он организовал немедленную переброску по воздуху саперов и строителей. Под сараем солдаты обнаружили исправный тягач, разыскали тяжелый каток и укатали взрыхленную полосу. Теперь можно было принимать самолеты.

Энергичные и смекалистые строители аэродромов отдавали все силы для победы над врагом. Они обеспечили маневренность авиации, помогали ей оперативно решать внезапно возникавшие задачи. Кроме тех специалистов, о которых я уже рассказывал, хочется добрым словом вспомнить старшего лейтенанта С. Н. Ляшкевича, капитана В. С. Киселева, инженер-капитана Д. А. Лобанова, командиров районов авиационного базирования полковника Адорова и подполковника Гутинтова, командиров инженерных аэродромных батальонов Ворону, Багновца, Чибизова и Иваненкова.

Огромную работу в период подготовки к наступлению проделали и воины тыловых подразделений. Они перевезли в части с баз снабжения огромное количество всевозможных грузов.

За месяц до начала операции у нас побывал начальник штаба ВВС Красной Армии генерал-полковник авиации С. Я. Худяков. Он побеседовал со многими командирами и летчиками, проверил, как мы обеспечили части продовольствием, горючим и боеприпасами. Неоднократно он связывался с Москвой, добиваясь своевременной отправки к нам эшелонов с необходимыми грузами.

15 июля, то есть за три дня до наступления, на армейский командный пункт, который находился в селе Череваха, прибыл командующий ВВС Красной Армии Главный маршал авиации А. А. Новиков. В тот же день он провел совещание. Кроме руководящего состава управления армии на нем присутствовали командиры, начальники штабов и политических отделов авиационных корпусов и отдельных авиадивизий. Генерал-майор

авиации Котельников доложил о готовности нашей авиации к предстоящему наступлению. После этого я объявил приказ. Он был направлен на решение прежде всего тех задач, которые поставил перед воздушной армией командующий фронтом маршал К. К. Рокоссовский.

Назову основные из них.

Содействовать 47-й, 8-й гвардейской и 69-й армиям в прорыве оборонительной полосы противника. В течение первых трех часов с начала артподготовки нанести массированный удар штурмовой и бомбардировочной авиацией по огневым позициям врага.

Не допускать вражескую авиацию к нашим коммуникациям и передовым частям, прикрыть сосредоточение конно-механизированных и танковых соединений.

Прикрыть переправу войск через Западный Буг.

Наносить удары по промежуточным оборонительным рубежам противника, скоплениям его войск, резервам и отступающим колоннам.

Поддерживать действия наших подвижных частей в тылу врага.

Главный маршал авиации А. А. Новиков уточнил некоторые задачи, рассказал, как осуществлялась авиационная поддержка правого крыла 1-го Белорусского фронта и других фронтов. От командиров штурмовых авиасоединений он потребовал увеличить бомбовую нагрузку каждого самолета на 100-150 килограммов. Истребителям вменялось в обязанность кроме борьбы с воздушным противником и штурмовки вести воздушную разведку.

Особое внимание Новиков обратил на четкую организацию управления полетами, потребовал максимально использовать радиосвязь. Затем он устроил командирам небольшой экзамен по этим вопросам.

Личное участие командующего ВВС в Люблинско-Брестской операции во многом способствовало успеху нашей боевой работы.

17 июля, в канун наступления, мы пригласили командиров и начальников штабов авиасоединений, офицеров штаба армии и служб тыла для проигрыша плана авиационного наступления. Он проводился методом односторонней военной игры на картах. Предварительно было предложено составить: решение на первый день операции; план боевого использования частей; план организации взаимодействия с наземными войсками и видами авиации; схему организации связи и управления; план штурманского и материально-технического обеспечения на первые три операции; таблицы и расчеты на поражение целей и т.

д.

Все эти документы в ходе проигрыша уточнялись, а если нужно, и изменялись. Такая же работа была проведена со штабами тех общевойсковых армий, которые нам предстояло поддерживать с воздуха.

Несколько раньше военные игры состоялись во всех частях и соединениях. Они преследовали более конкретные цели - отработать взаимодействие с пехотой и танками на всех этапах боя. Военные игры явились своеобразной репетицией намеченной операции.

Накануне боев заметно активизировалась и массово-политическая работа. Командиры, политработники разъясняли авиаторам интернациональную, освободительную миссию Красной Армии, цели и задачи наступления, подчеркивали особенности района, в котором предстоит действовать, укрепляли уверенность в вашу победу. Заместитель командующего армией по политической части Выволокин, начальник политотдела Драйчук и его помощники почти все время проводили на аэродромах и в тыловых подразделениях. Они поднимали моральный дух людей, помогали командирам и партийным организациям обеспечить операцию материально.

18 июля, в день наступления, в частях состоялись митинги. С большим вниманием воины слушали обращение Военного совета фронта. Перед строем развевались боевые знамена. Клятвой на верность Родине звучали выступления летчиков, штурманов, техников, механиков и других авиаспециалистов.

В первый день наступления планом предусматривалось централизованное управление боевыми действиями авиации, то есть сосредоточение ее в одних руках. А потом авиачасти, за исключением одного истребительного апиакор-пуса, должны были перейти в оперативное подчинение командующих наземными армиями, командиров кавалерийских и танковых соединений. Мой командный пункт находился на направлении главного удара вместе с КП командующего 8-й гвардейской армией генерал-полковника В. И. Чуйкова.

Накануне операции вся оборонительная полоса противника была сфотографирована с воздуха. Наши летчики охватили огромную территорию - 39 084 километра. Фо-топланты получили не только командиры стрелковых полков и батальонов, но даже рот.

- Вот за это спасибо, - поблагодарил В. И. Чуйков воздушных разведчиков.

Первый удар по врагу нанесли летчики 242-й ночной легкобомбардировочной авиадивизии, которой командовал

полковник П. А. Калинин. 52 самолета По-2 всю ночь на 18 июля бомбили артиллерийские и минометные позиции врага в районе Мацеюв. Они снижались до 200 метров, и бомбы попадали точно в цель. Чуйков и за это поблагодарил наши экипажи.

18 июля в 7.00 началась мощная артиллерийская подготовка. Она продолжалась три часа. К сожалению, авиация не смогла подняться в воздух: под утро пошел сильный дождь. Но наша помощь практически и не потребовалась. Не выдержав мощного артиллерийского огня, противник начал отходить.

К полудню погода несколько улучшилась, хотя по-прежнему оставалась нелетной. Облачность поднялась всего на 200-400 метров. Но мы решили действовать.

В 13 часов я приказал командирам соединений приступить к боевой работе. Вскоре в воздух поднялись штурмовики. С наблюдательного пункта хорошо было видно, как шестерки и восьмерки "илов" через каждые 15- 20 минут выныривали из облаков и сбрасывали бомбы по колоннам отступающего противника. Они косили вражескую пехоту также из пулеметов и пушек.

В первый день наступления части воздушной армии, несмотря на плохую погоду, произвели 1047 самолето-вылетов. Они подавили огонь 19 артиллерийских и минометных батарей, разбили около 250 автомашин и 100 повозок с грузами, взорвали железнодорожный состав, рассеяли до двух полков пехоты, вызвали множество пожаров.

Особенно активно взаимодействовали со своей наступающей пехотой штурмовики. С бреющего полета они буквально выковыривали фашистов из траншей, метко поражали их огневые точки.

Позже мне довелось беседовать с летчиком гвардии капитаном А. Калининым. Вот что он рассказал:

- С командного пункта стрелковой дивизии нам передали, что противник дрогнул и начал отступать. Командир полка тут же поднял в воздух несколько групп штурмовиков. Гитлеровцы действовали хитро, отходили не до шоссе, а по проселочным дорогам. Но это их не спасло.

Наша группа нагнала большую колонну автомашин. С первого же захода мы разнесли в щепы четыре грузовика и подожгли еще несколько. Летим дальше. Видим, по узкоколейке идет поезд с цистернами. Бомба, сброшенная младшим лейтенантом Синициным, попадает точно в цель. Оставив позади охваченный пламенем поезд, бомбим и узкоколейку.

Таким образом, за один боевой вылет наша пятерка "илов" уничтожила 15 автомашин, примерно столько же цистерн с

горючим, много повозок. Количество убитых солдат и офицеров подсчитать было невозможно. Можно только сказать, что и в живой силе противник понес немалые потери.

Работая "по-зрячему", штурмовики обычно летали без прикрытия и нередко подвергались атакам вражеских истребителей. Но экипажи "илов" не страшились таких встреч и смело вступали в борьбу с врагом.

Приведу один из таких случаев. Воздушный стрелок Ариф Комальдинов, заметив приближающуюся группу немецких истребителей, выстрелил сигнальную ракету, чтобы предупредить товарищей. Но вскоре сам вместе с летчиком Никитиным оказался в тяжелом положении. Из-за неисправности мотора их самолет отстал от группы. Пришлось отбиваться сразу от четырех "мессершмиттов".

Комальдинов вел себя исключительно хладнокровно, бил из пулемета только наверняка. И один "мессер" ему удалось поджечь.

В разгар боя огненная струя полоснула по кабине стрелка. Комальдинов был ранен в руку и обе ноги, пулемет его вышел из строя, однако мужественный воин не пал духом. Он начал отстреливаться из ракетницы. Израсходовав все боеприпасы, гитлеровцы отстали.

Случай этот не единичен. 18 июля пятерку штурмовиков, ведомую гвардии старшим сержантом Пономаренко, атаковали двенадцать "фокке-вульфов". Чтобы избежать вражеских атак снизу, "илы" пошли на бреющем, приняв боевой порядок "змейка". В этом бою воздушные стрелки Пархаулин, Спирин и Семенов сбили по одному вражескому самолету. Штурмовики вернулись без потерь.

Наступление развивалось стремительно. 20 июля войска левого крыла фронта, действовавшие западнее Ковеля, вышли к Западному Бугу, в трех местах форсировали его и вступили на территорию Польши. Особенно глубоко продвинулись 2-я танковая и 8-я гвардейская армии. В тот день наша авиация совершила 533 боевых вылета.

Следуя с передовыми частями, командиры авиасоединений получали задачи непосредственно от общевойсковых начальников и тут же отдавали соответствующие распоряжения своим подчиненным.

Иногда передовые группы 2-й танковой армии и 11-го танкового корпуса вырывались далеко вперед и теряли связь с основными силами. В этих случаях танкистов выручали авиаторы, быстро отыскивая их по знакам на башнях.

Наступающая пехота порой забывала обозначать себя. Авиационные командиры внимательно следили за этим,

подсказывали общевойсковым военачальникам, чтобы они вовремя вмешивались и устраняли подобные явления. Таким образом, предупреждались возможные удары авиации по своим войскам. Наступление на брестском направлении развивалось в хорошем темпе. 20 июля наши войска освободили более 700 населенных пунктов, в том числе г. Кобрин и узловую железнодорожную станцию Черемка, а 22 июля - польский город Хелм (Холм) и были отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего.

24 июля 2-я танковая армия совместно с соединениями 8-й гвардейской армии вступила в Люблин и Лукув, перерезав железную дорогу Брест - Варшава. На следующий день были взяты Красныстав, Замостье, а также Демблин - мощный опорный пункт гитлеровцев на Висле. Вскоре сюда подошла 1-я армия Войска Польского, 2-я танковая армия передала ей свой участок, а сама начала продвигаться вдоль восточного берега Вислы к Варшаве.

28 июля войска 1-го Белорусского фронта завершили ликвидацию окруженной брестской группировки противника, разгромив при этом до четырех его дивизий. Были освобождены Брест, Высокое, Тересполь. Начались бои с целью форсирования Вислы.

31 июля наши войска освободили города Седльце, Радзылиен, Воломин, Отвоцк. Здесь отличились 2-й гвардейский кавалерийский корпус и 11-й танковый корпус. Начались бои на подступах к предместью Варшавы - Праге.

Успех продвижения наземных войск во многом обеспечивала 6-я воздушная армия. Наши авиаторы помогали пехотинцам взламывать вражескую оборону, надежно прикрывали их с воздуха, наносили сокрушительные удары по огневым средствам и резервам противника.

Отступая, противник разрушал железные дороги и мосты. Для их восстановления требовалось время. А продвигающиеся вперед части нужно было беспрерывно снабжать оружием, боеприпасами, продовольствием. Один автомобильный транспорт не мог справиться с подвозом такого огромного количества грузов, и здесь на выручку пришла авиация.

...В течение августа 1944 года 69-я армия во взаимодействии с авиацией 6-й воздушной армии вела бои по расширению плацдарма на западном берегу Вислы. Она сыграла немалую роль в бесперебойном снабжении войск всем необходимым. Кроме того, бомбардировщики и штурмовики находили и уничтожали установки, с помощью которых гитлеровцы приводили в негодность железнодорожные пути. Противник, подтянув свежие силы, предпринимал отчаянные попытки сбросить наступающих в

реку. Но советские бойцы стояли насмерть. Кто мог оказать смельчакам наиболее эффективную помощь? Конечно же авиация. Истребители, беспрерывно барражируя над плацдармами, старались не подпускать к ним ни одного вражеского бомбардировщика, а штурмовики главное внимание уделяли уничтожению танков противника и его живой силы. Бомбардировочная авиация громила неприятельские тылы и резервы.

Все попытки фашистов прорваться к реке кончились провалом. Особенно жаркие бои происходили 20 августа. Противник силами двух танковых (19-й и "Герман Геринг") и одной пехотной (45-й) дивизий атаковал обороняющихся на плацдарме сразу из трех пунктов: Липа, Головачув и Пулавы. Вражескую пехоту поддерживало около четырехсот самолетов, половина из них-бомбардировщики. В воздухе завязалась яростная схватка между нашей и немецко-фашистской авиацией. Она продолжалась несколько часов. В небе не смолкал гул моторов и треск стрельбы пушек, небо перечеркивали дымные следы от падающих на землю самолетов, сверкали огненные трассы, то и дело вспыхивали и неслись к земле обитые машины - не только неприятельские, но и наши.

В то время я находился на своем командном пункте, расположенном рядом с КП командующего 69-й армией, и внимательно следил за ходом воздушных боев. Связь работала отлично, и поэтому никаких задержек с вызовом самолетов с того или иного аэродрома не возникало.

Противник непрерывно наращивал силы, его летчики дрались упорно. И все-таки победа осталась за нами. Советские истребители надежно прикрыли свою пехоту, к плацдарму прорывались лишь отдельные вражеские бомбардировщики и сбрасывали бомбы куда попало. Штурмовики, атакуя с малых высот, сожгли несколько немецких танков, а остальных заставили повернуть назад. Немалый урон врагу они нанесли и в живой силе. Контратака его захлебнулась.

В боях за удержание, а затем расширение плацдарма на западном берегу Вислы от нашей воздушной армии участвовали: смешанный авиакорнус, дивизия ночных бомбардировщиков, два истребительных и два штурмовых полка. Авиаторы, как всегда, дрались мужественно и умело. Только за один вылет группа из 28 штурмовиков, ведомая гвардии подполковником Кузьминым, подавила оговь восьми артиллерийских и минометных батарей противника. И главное - она выполнила эту задачу без потерь.

Общевойсковые командиры от души благодарили авиаторов за поддержку, восхищались их действиями. Вот одна из

полученных мной телеграмм: "27 августа лично наблюдал за действиями в районе Дуже-Лессад пятерки Ил-2, прикрываемой истребителями. Свидетельствую замечательное мастерство, настойчивость и отвагу штурмовиков 3 и гвардейской ШАД. Колпакчи".

В начале сентября командующий 69-й армией издал специальный приказ. В нем говорилось:

"Длительный период времени войска 69-й армии решали свои боевые задачи в тесном взаимодействии с частями 6 ВА.

В процессе этих операций части 6 ВА обеспечивали армию боевой разведкой, фотографированием, штурмовыми вылетами, прикрывали истребителями. Командиры и штабы б ВА участвовали в совместных с наземными войсками рекогносцировках и проигрыше предстоящих операций, систематически находились на КП наземных войск, четко организовывали систему пунктов наведения и управления по радио, вызывали авиацию с аэродромов, чем добились подлинного взаимодействия и большой эффективности боевой работы авиации на поле боя.

Особенно отмечаю интенсивные, массированные и умелые действия в период проведения последовательных и напряженных боев за расширение плацдарма на западном берегу реки Висла, где удары авиации сыграли значительную роль в достижении успеха. В ряде случаев штурмовики, находясь над полем боя от 15 до 30 минут, делали до 8-10 заходов на цель. Так, 15 августа 1944 года в период с 9.40 до 10.12 группа в составе шести Ил-2 (ведущий Герой Советского Союза капитан Бубликов), подавляя артиллерию противника на ОП в районе Дуже Жабинка, находилась над полем боя 32 минуты, сделав одиннадцать заходов. В результате штурмовки подавлен огонь двух батарей и вызван пожар...

Разведчики 6 ВА неоднократным фотографированием переднего края обороны противника и систематическим визуальным наблюдением поля боя в течение всего периода держали наземные войска армии в курсе обстановки, что позволило своевременно реагировать на действия противника.

Штурмовики, истребители и разведчики 6 ВА показали подлинное боевое мастерство, способствовали быстрейшему разгрому врага".

Плечом к плечу с советскими авиаторами сражались польские летчики. Их воодушевляло победное наступление наших войск. Ветры, дующие с запада, казалось, доносили до них запахи родной земли. И по мастерству, и по отваге они старались не отстать от наших воздушных бойцов.

Сохранилось боевое донесение об эпизоде, который произошел 25 августа. В этот день командиру истребительного авиационного полка "Варшава" подполковнику И. Г. Талдыкину было приказано выделить группу самолетов для сопровождения штурмовиков. На склонах горы Кальвария окопались вражеские артиллерийские батареи. Их огонь мешал продвижению наших войск. Темп наступления на этом участке замедлился. Требовалось подавить батареи с воздуха.

Заместителем по политико-просветительной части у Талдыкина был смелый польский летчик капитан Медард Конечный. Он пришел к Талдыкину и попросил:

- Место, где находятся батареи, я знаю хорошо. Служил когда-то в тех местах. Прошу поручить это задание мне.

- Не возражаю, - без колебаний согласился Талдыкин. Он знал Конечного как волевого и инициативного командира.

- Летчиков в группу сами подберете, - добавил Тал-дыкин.

В условленном месте истребители встретились со штурмовиками и заняли над ними боевой порядок. В паре с Конечным шел хорунжий Козак. Вторую пару возглавлял командир эскадрильи капитан Станислав Лисецкий. Ведомым у него был хорунжий Голубицкий.

В районе цели по самолетам открыла огонь зенитная артиллерия противника. Заметив вспышки выстрелов, Конечный приказал Лисецкому внимательно наблюдать за воздухом, а сам с Козаком устремился на обнаруженную цель. Стремительное пике, меткие очереди из бортового оружия - и батарея замолчала.

Тем временем штурмовики приступили к обработке склонов горы, где были упрятаны полевые орудия. Позиции окутались пылью и дымом от взрывов бомб и снарядов.

На обратном пути наперерез штурмовикам устремилась шестерка "фокке-вульфов". Но польские летчики Конечный, Козак, Лисецкий и Голубицкий упредили их. Используя преимущество в высоте, они первыми ринулись на вражеские истребители, связали их боем и дали возможность штурмовикам сбросить оставшиеся бомбы на склад горючего. К небу взметнулся огромный язык пламени.

Польские летчики вышли победителями из схватки с вражескими истребителями. Два самолета они сбили, остальных обратили в бегство.

Вечером подполковнику Талдыкину позвонил командир штурмовой авиачасти. От имени всего личного состава он горячо поблагодарил братьев поляков за самоотверженную боевую работу.

В конце августа противостоящие нам немецко-фашистские войска прекратили контратаки и начали поспешно строить оборонительные укрепления. Число самолетов у них резко сократилось. Видимо, они перебросили авиацию на другой участок фронта.

25 августа вечером меня пригласил к себе командующий 69-й армией генерал Колпакчи. Подведя к висевшей на стене карте и как бы размышляя вслух, сказал:

- Поставлена задача: завтра занять шоссе на участке Гура, Пулавска, Курошув и обеспечить переправу наших войск из района Пулавы. Прикиньте, какие силы вы можете выделить для поддержки наземных войск.

Теперь прикидывать было не сложно, не то что в сорок первом. У нас насчитывалось более 500 боевых машин. Я связался со своим штабом, записал в блокнот номера соединений, которые можно использовать для обеспечения операции, и доложил командующему армией.

- Думаю, что авиации достаточно, - заметил Колпакчи. - На всякий случай надо иметь и резерв.

- Он уже есть, - ответил я Колпакчи. - Со своей стороны прошу дать указание войскам, чтобы при наступлении они обязательно обозначали себя ракетами и дымами при появлении наших самолетов.

- Резонная мысль, - согласился командующий. - Все будет сделано.

Утром 26 августа после мощного артиллерийского налета и бомбовых ударов авиации наши наземные войска устремились вперед. Поставленную задачу они выполнили успешно, расширили плацдарм за Вислой до 28 километров и продвинулись на 10 км в глубину. Их наступление надежно

обеспечивали с воздуха штурмовики и истребители. Командующий 69-й армией объявил благодарность личному составу тех авиационных частей, которые принимали участие в боях.

Высокую оценку боевым действиям наших авиаторов дал командующий 1-м Белорусским фронтом. В изданном им приказе говорилось, что части 6 ВА за период с 15.3 по 31.8.44 года, действуя в составе 1 БФ, произвели 23 006 самолето-вылетов.

За указанный период ими нанесен значительный урон противнику в живой силе и технике. Уничтожено и повреждено 206 танков, 3963 автомашины, 1895 повозок, 149 паровозов, 813 ж. д. вагонов и цистерн, 206 батарей на и ЗА, 145 складов с боеприпасами и ГСМ и много другой техники.

В битвах за Ковель, р. Западный Буг, Холм, Люблин и выход на реку Висла летный состав 3 гв. шад, 336 иад, 242 нбад и 72 драп показал высокое качество выполнения боевых задач.

Эти успехи явились результатом беззаветной храбрости и преданности авиаторов нашей Родине, высокой выучки летного состава, умелого руководства офицеров и генералов своими частями и соединениями по организации взаимодействия авиации с наземными войсками в сложных условиях наступательных боев.

Летчики-истребители надежно прикрывали свои войска, уничтожая авиацию противника еще на подступах к вашим частям. Летчики-штурмовики в тесном взаимодействии с наземными войсками наносили мощные удары по живой силе и технике противника, вызывая чувство восхищения и благодарности наших частей. Летчики-разведчики непрерывной разведкой в течение суток своевременно обеспечивали части разведданными. Весь личный состав был удостоен благодарности Верховного Главнокомандующего...

За время боевой работы частей и соединений 6-й воздушной армии на 1-м Белорусском фронте было произведено 4077 награждений, в том числе орденом Красного Знамени - 371, орденом Отечественной войны 1-й сте-пени - 236, орденом Отечественной войны 2-й степени - 280, орденом Красной Звезды - 1028, ордевом Александра Невского - 18, медалью "За отвагу" - 396; среди награжденных насчитывалось 629 летчиков, 188 штурманов и 303 воздушных стрелка.

За 11 месяцев 1944 года части армии совершили 25209 боевых вылетов, сбросили на врага 3036212 бомб. В воздушных боях было уничтожено 786 вражеских самолетов и 94 - на аэродромах. От бомбовых и штурмовых ударов враг понес огромные потери в живой силе и технике.

На земле польской

8 гвардейская и 69-я армии с 27 июля по 4 августа форсировали Вислу южнее Варшавы и захватили плацдармы в районе Магнушева и Пулавы. 2-я танковая армия 31 июля завязала бои на ближайших подступах предместья Варшавы - Праги.

Самоотверженно сражалась на этом участке фронта 1-я армия Войска Польского. Мне довелось видеть, как ее части форсировали Западный Буг. Вступив на родную землю, солдаты и офицеры целовали ее и обнимали друг друга.

С радостью и ликованием встречало польское население своих соотечественников и советских воинов. Их приглашали в гости, одаривали цветами. Во многих селах стихийно возникали митинги.

Местные жители старались всячески помочь советским войскам и 1-й армии Войска Польского. Они восстанавливали разрушенные мосты, ремонтировали дороги, аэродромы, подвозили боеприпасы, ухаживали за ранеными.

Чтобы понять глубину чувств поляков, надо помнить о тех страданиях, которые перенесли они за черные годы немецко-фашистской оккупации. А сколько тысяч людей было безвинно убито и замучено гитлеровскими палачами.

Наша воздушная армия активно поддерживала польские войска с воздуха, во многом способствовала их успешному продвижению в глубь своей страны. Героизм авиаторов носил массовый характер. Наиболее ярко это выражалось в присвоении многим авиационным соединениям и частям собственных наименований.

Люблинскими стали именоваться 6-й штурмовой и 6-й смешанный авиакорпуса, а также 242-я ночная бомбардировочная авиационная дивизия; Седлецкими - 13-й истребительный авиакорпус, 163-й истребительный и 658-й штурмовой авиаполки; Демблинскими - 193-я истребительная и 197-я штурмовая авиадивизии.

Орденом Красного Знамени были награждены 6-й смешанный авиакорпус, 242-я ночная бомбардировочная, 336-я истребительная, 197-я штурмовая, 3-я гвардейская авиадивизии, 333-й гвардейский штурмовой, 70-й гвардейский штурмовой, 1-й гвардейский истребительный, 72-й дальнеразведывательный, 930-й отдельный корректировочно-разведывательный и 163-й истребительный авиаполки.

19-й штурмовой авиаполк получил в награду орден Александра Невского.

Стремительное продвижение наземных войск, особенно танковых, вынудило нашу авиацию за сравнительно короткое время три раза перебазироваться на новые аэродромы. При этом боевая работа не ослаблялась ни на час. Суточная норма горючего составляла 800-900 тонн. А ведь кроме бензина надо было вовремя подвезти боеприпасы, продовольствие и другие грузы. Благодаря самоотверженному труду воинов тыла никаких перебоев в снабжении авиачастей всем необходимым не наблюдалось.

Работа аэродромщиков, особенно изыскателей, часто была сопряжена с большим риском. Летать приходилось в любую погоду, в непосредственной близости от линии фронта, садиться на неизвестные и непроверенные площадки. Были случаи, когда изыскатели залетали на вражескую территорию, попадали под обстрел.

Перед 11-м танковым корпусом стояла задача - занять Люблин. Инженер аэродромного отдела Киселев с летчиком Зарубиным вылетел на обследование аэродрома, находившегося поблизости от города. По-2 появился над взлетно-посадочной полосой внезапно и на малой высоте. Увидев его, фашисты растерялись. Когда они опомнились и открыли огонь, Киселев уже успел набросать схему аэродрома и отметить его поврежденные участки. Вечером, как только город был полностью освобожден, туда вылетели еще два По-2, которые доставили офицеров-строителей. А рабочие пришли из ближайших сел.

Сотни поляков добровольно работали всю ночь, к утру аэродром был готов.

Боевая практика тех дней была насыщена примерами мужества и героизма.

Однажды восьмерка бомбардировщиков, ведомая командиром дивизии гвардии полковником С. Ф. Бузылевым (штурман гвардии капитан Галанчук), вылетела бомбить колонну вражеских войск, отходившую по дороге Влодива - Словатыче. В районе цели разразился ливень, наземные ориентиры перестали просматриваться. Бу вылев приказал экипажам обойти тучи, снизиться до 500 метров и ударить по колонне с другого направления. Сбросив бомбы, экипажи стали обстреливать вражескую пехоту из пулеметов. Они уничтожили несколько десятков гитлеровцев.

В тот же день во время свободной "охоты" группа наших истребителей, возглавляемая подполковником Чупи-ковым, встретилась в районе переправы через Западный Буг с "фокке-вульфами". У нас было 16 самолетов, у противника - 30.

Но, несмотря на численное превосходство врага, советские

летчики смело вступили в бой. В жаркой напряженной схватке они сбили пять "фоккеров" и вернулись домой без потерь.

Отличились ведущие пар капитаны Азаров и Баклан, старший лейтенант Щербаков и лейтенант Александрюк. Первый из них со своим напарником уничтожил два истребителя противника.

В другом бою летчик-истребитель Харепко совершил тарап. Когда кончились боеприпасы, он, чтобы не упустить врага, отрубпл ему хвостовое оперение плоскостью своего самолета. Кувыркаясь, "фоккер" упал в лес и взорвался. Харенко же благополучно приземлился на своем аэродроме.

Поддерживая наступление конников, шестерка штурмовиков, возглавляемая старшим лейтенантом Тиховым, уничтожила в районе Стжала (3 км севернее Седлец) три самоходных орудия, которые особенно досаждали своим огнем. На имя командира 299-й штурмовой авиадивизии поступила такая телеграмма: "Личный состав конно-механизированной группы восхищен работой ваших летчиков в районе Седлец. Бойцы и офицеры выносят глубокую благодарность за поддержку их в бою. Командир КМГ генерал-лейтенант Крюков".

В боях на холмско-люблинском направлении снова отличился мастер штурмовых ударов Федор Бубликов, которому 2 августа 1944 года было присвоено звание Героя Советского Союза. Через два дня после опубликования указа он во главе шестерки "илов" вылетел на подавление огня артиллерийских батарей, обстреливавших захваченный нами плацдарм. Зенитчики противника открыли по самолетам сильную стрельбу. Но Бубликов не свернул с курса и именно по ним решил нанести первый удар. Сам ведущий сбросил бомбы, а его ведомые начали из пушек и пулеметов уничтожать орудийную прислугу.

Когда с зенитками было покончено, "илы" приступили к штурмовке полевых орудий. Сделав пять заходов, они полностью уничтожили две батареи врага. Пушки превратились в груду бесформенного металла.

После выполнения основного задания у штурмовиков еще остались боеприпасы. Не везти же их домой. Обнаружив на дороге колонну пехоты и следовавший за ней обоз, Бубликов повел свою группу в атаку. "Илы" сделали еще четыре захода и нанесли серьезный урон противнику.

Немало подвигов совершили воздушные разведчики. Экипаж 72-го авиационного полка, выполнив задание, возвращался домой. При подходе к переднему краю он попал под сильный огонь вражеских зениток. Один из снарядов разорвался под плоскостью. Самолет загорелся. Стрелка-радиста убило, а летчик Корпачев и штурман Смелков были ранены. И все же они нашли в

себе силы покинуть машину. К ним, когда раскрылись парашюты, с разных сторон устремились истребители. Корпачева им удалось расстрелять еще в воздухе, а Смелков приземлился. Штурман отбивался от врагов до последней возможности. Последний пистолетный патрон он оставил для себя. Позорному плену он предпочел смерть.

Обо всем этом нам позже рассказали жители г. Холм, очевидцы героической гибели советского офицера. Они и похоронили его.

Наступление наших войск на ковельском, люблинском и радомском направлениях развивалось стремительно. Противник поспешно отходил, бросая оружие, боевую технику и военное имущество. Наши войска захватили богатые трофеи и большое количество пленных. Бледные, растерянные, они молили о пощаде, проклинали Гитлера. С дрожью в голосе говорили они об ударах советской авиации, особенно штурмовиков. Приведу лишь некоторые показания.

Один из солдат 4-й роты 5-го батальона 5 лпд:

- Русские штурмовики буквально висели гад переправой через Западный Буг, по которой отступала наша дивизия. Посчастливилось лишь тем, кто успел переправиться до рассвета. Наш батальон подошел к переправе в 9 часов утра и вынужден был укрыться на восточном берегу. Налетели штурмовики. Одна группа сменялась другой. Они атаковали с малых высот. Подходы к реке были изрыты воронками, усеяны трупами солдат и лошадей, разбитыми повозками, автомашинами. Картина была страшная. Так продолжалось весь день.

Ефрейтор-артиллерист 21-го полка 17-й пехотной дивизии:

- Раньше я мало верил в эффективность авиации, но теперь на себе испытал ее мощь. С рассвета 15 августа над нашими артпозициями появилось 8 штурмовиков. Они встали в круг и поочередно начали бросать бомбы, обстреливать из пулеметов и пушек. Сначала были разбиты две пушки соседней батареи, потом выведено из строя три наших орудия и убито 5 артиллеристов.

Унтер-офицер 476-го батальона 55-го полка 17-й пехотной дивизии:

- Впервые я попал под удары русских штурмовиков 45.8.44 г. Штурмовке подвергся наш батальон, отступавший по лесной дороге. Нас застигли врасплох, потери были очень велики. Я насчитал более 25 трупов. Раненых было еще больше. Оставшиеся в живых лишились речи, они были оглушены.

Командир взвода фельдфебель из роты 476-го резервного батальона:

- Налет русской авиации 26.8.44 г. по своей силе и

результатам превосходит все пережитые мною ранее. После такой работы авиации пехота может продвигаться свободно. Небольшие зажигательные бомбы, применяемые штурмовиками, губительны по своему действию. Если они попадают в танк или бронемашину, последние горят как свечи. Я сам видел, как полыхали три танка, запаленные этими маленькими бомбами.

Обер-ефрейтор 1-й роты 32-го батальона 17 пд:

- Я не первый день на фронте. Мне пришлось пережить не одну бомбежку. Это сплошной ад. Большинство потерь приносит штурмовая авиация.

* * *

Разрозненные группы противника, потеряв способность к организованному сопротивлению, бежали на запад, за Вислу, К исходу 28 июля 8-я гвардейская армия вышла на рубеж Фирлей, Скробув, Новый Двур, Домбрувка, На-суров, Марысин, Широне, Майдан, Вороткув. Далее на юг ее позиции проходили вдоль дороги Люблин - Высоко.

К исходу 31 июля наступающие форсировали реку и захватили плацдармы на ее западном берегу, в районах южнее г. Варка и западнее г. Пулавы. Форсирование проводилось под прикрытием авиации. Она же защищала плацдармы от вражеских бомбардировщиков.

С утра 27 июля 2-я танковая армия начала продвигаться в направлении Варшавы. Выйдя к Праге - восточному предместью столицы Польши, танкисты встретились с развитой системой оборонительных сооружений. Здесь стояли переброшенные с других фронтов четыре танковые и одна пехотная дивизии и, кроме того, Варшавский охранный полк. Не сумев прорвать вражеские позиции с ходу, 2-я танковая армия перешла к обороне.

Ко 2 и 3 августа части 8-й гвардейской и 47-й армий продвинулись вперед и оказались в 10-12 километрах восточное и юго-восточнее Варшавы.

Трудные условия создались в то время для нашей авиации. Истребители оказались в 250 километрах от основных аэродромов. Базы снабжения остались далеко позади. Горючее, бомбы и снаряды приходилось перебрасывать на автомашинах и самолетами. А всего этого требовалось для боя немало. Суточный расход бомб, например, в конце июля доходил до трехсот тонн, патронов расстреливалось до двухсот тысяч и более. Туго приходилось нашим тыловикам.

Для перевозки бензина ежедневно совершали рейсы между Ковельским и Люблинским аэродромными узлами пятнадцать "дугласов". На учете была каждая капля горючего. На одном из тыловых аэродромов под охраной двенадцати бойцов осталось 95

бочек авиационного бензина. Их требовалось доставить в Радзынь, находившийся в двух километрах. Автомашин не было. Тогда солдаты по земле перекатили двухсоткилограммовые бочки и сами погрузили их в самолеты. Заботой о горючем жили в те дни все работники тыла, штаба, политотдела.

За время операции водители автомобильных батальонов перевезли по бездорожью на расстояние до трехсот километров около десяти тысяч тонн грузов. Это был настоящий подвиг. И все же перебои с доставкой горючего случались. И они, разумеется, сказывались на боевой работе авиации.

* * *

В дни жарких боев с неослабной активностью велась партийно-политическая работа, направляемая генерал-майором авиации А. Ф. Выволокиным и полковником Я. И. Драйчуком. Именно она обеспечила высокое политико-моральное состояние частей, авангардную роль коммунистов и комсомольцев. Партийные организации умело вели агитацию и пропаганду, быстро и оперативно отмечали отличившихся в бою.

Как только было получено подтверждение, что гвардии капитан Н. Белавин (33 ГШАП) уничтожил два вражеских паровоза, у командного пункта полка вскоре появился художественно оформленный плакат: портрет летчика с подписью:

Паровозы вражьи бей,
Штурмуй, взрывай,
Как бьет их по-гвардейски
Белавин Николай.

Молодой летчик коммунист М. С. Камельчик при штурмовке железнодорожной станции тоже взорвал два вражеских паровоза. Об этом в тот же день рассказала листовка "Сегодня в боях".

Самолет коммуниста Аврамова при подходе к цели был атакован немецкими истребителями. Воздушный стрелок Фуртакова отбила атаку, но была тяжело ранена. Умело маневрируя, младший лейтенант Аврамов все-таки ушел от "фоккеров". Когда он посадил машину и обессилевшую девушку осторожно вытащили из кабины, она была без сознания. Позже врачи сообщили, что она получила шестьдесят ран. В эскадрилье выпустили специальный боевой листок и плакат, посвященный мужественной комсомолке. О ее подвиге сообщили письмом на родину.

В частях стало правилом чествование отличившихся в боях. Когда, к примеру, летчик 661-го полка капитан Рахманов совершил 500 боевых вылетов, по этому поводу в эскадрильях состоялись митинги. На родину героя отправили

благодарственное письмо.

Митинги в частях проводились и перед выполнением наиболее ответственных заданий. На командные пункты полков выносились боевые знамена. По возвращении летчики докладывали о результатах полета перед развернутым стягом.

Командиры, политорганы, партийные организации постоянно воспитывали у личного состава ненависть к врагу, используя для этого прежде всего многочисленные факты зверств, творимых немецко-фашистскими захватчиками. Так было на советской территории, так продолжалось за рубежом.

* * *

На польской земле находился один из гитлеровских лагерей смерти Майданек. Его посетили делегации многих частей. Побывали там представители 15-го авиаполка. Своими глазами они увидели адские печи и газовые камеры, в которых фашистские изверги уничтожали людей.

Как только делегация возвратилась в часть, командир приказал собрать всех на митинг. Вначале воины минутой молчания почтили память погибших в Майданеке. Затем перед товарищами выступили бойцы, сержанты и офицеры, посетившие лагерь смерти. В их кратких речах звучала ненависть к фашистским палачам, твердая решимость отомстить гитлеровцам за их страшные злодеяния.

В те дни в Люблине над гитлеровскими палачами состоялся суд. Один из подсудимых, Эдмунд Польман, за полтора года лично убил около двух тысяч заключенных. Обершарфюрер Тернес ходил по Майданеку со щипцами и вырывал у своих жертв золотые зубы. Были дни, когда в лагере умерщвлялось по 18 тысяч человек. Всего в Майданеке погибло от рук фашистских палачей полтора миллиона женщин, стариков, детей, военнопленных.

Командиры, политработники, партийные организации широко использовали материалы суда, чтобы вызвать у воинов еще более жгучую ненависть к фашистским вандалам, призвать их к беспощадной борьбе с врагами.

Другой лагерь - Освенцим находился на юго-западе Польши. Он получил не менее страшную известность. Мне довелось побывать там самому и воочию увидеть неподдающиеся описанию следы зверств гитлеровских оккупантов. Это был настоящий комбинат пыток и смерти. Значительную часть обреченных составляли поляки, не пожелавшие мириться с "новым порядком", установленным фашистами. В основном лагере мест уже не хватало, поэтому гитлеровцы организовали его филиалы в прилегающих деревнях - Явожле, Моновице, Завишовках,

Бжезниках и других.

Освенцим был создан в 1941 году. Когда мне назвали цифру уничтоженных здесь людей, мурашки пробежали по телу: 4 миллиона человек 28 национальностей.

Способы уничтожения людей в лагере постоянно совершенствовались. Сначала заключенных просто расстреливали. Потом эсэсовцам такой прием показался непроизводительным. Завели машины - душегубки, соорудили газовые камеры. Были построены 4 такие камеры, полтора десятка крематориев, несколько "бань", где обреченных душили газами. Последнее достижение - "электрический конвейер" смерти. Сотни людей, вступив на ленту, погибали в конвульсиях от тока высокого напряжения. А лента двигалась и доставляла трупы в крематорий.

А вот еще одно изуверство, уже "спортивного" характера. На специальную площадку во дворе выгоняли 20 военнопленных, и фашистские садисты начинали бить по ним из снайперских винтовок через окно, не выходя из помещения. И только в голову. Задача: кто меньше израсходует боеприпасов, чтобы уничтожить узников до единого. Сначала упражнялся один, потом другой, третий...

Таков был "новый порядок", который насаждали гитлеровские сатрапы и на оккупированных территориях Советского Союза, и в порабощенных ими странах Европы, в частности в Польше. Поистине кровь стыла в жилах, когда я видел последствия этого "нового порядка". Память о замученных в гитлеровских концлагерях звала к мщению.

Только после войны стали известны точные цифры жертв немецко-фашистских оккупантов. Польша потеряла от рук гитлеровцев более 6 миллионов человек - 22 процента населения, проживавшего тогда в городах и селах страны. Причем большинство погибло не на фронтах, а в концентрационных лагерях, во время массовых расстрелов, проводимых гитлеровцами для устрашения, в тюрьмах, от эпидемий и т. д.

Особенно большие жертвы понесла польская интеллигенция. За войну погибло 7500 врачей, более 6000 ученых, профессоров, учителей, более 5500 адвокатов и судей, а также 6000 католических священников. Свыше 2 500 000 поляков фашисты вывезли на принудительные работы в Германию.

Если к этому добавить, что немцы разрушили почти 66 процентов промышленных предприятий, вывезли половину подвижного состава железных дорог, разрушили около 6200 школ, 25 музеев, 35 театров, нанесли огромный урон сельскому и лесному хозяйству, то станет понятно, какой колоссальный ущерб

нанесли гитлеровцы Польше.

* * *

Немало храбрых воздушных бойцов нашей армии погибло при освобождении Польши. Хоронили мы их с воинскими почестями. На могилах героев воины-авиаторы клялись мстить за гибель боевых друзей, не жалея ни крови своей, ни жизни.

В 72-м разведывательном авиационном полку пали смертью храбрых два Героя Советского Союза - майор Виктор Гаврилович Подколоднов и капитан Владимир Антонович Смирнов. Тяжелая утрата! В части состоялся траурный митинг. Похоронили летчиков на центральной площади Ковеля. Проститься с ними собралось все местное население. Городской совет принял решение назвать две улицы именами героев. Политотдел армии послал семьям погибших письма и фотоснимки их могил. На одном из самолетов полка в память о героях было крупно выведено: "За Подколоднова и Смирнова".

* * *

Когда был создан Польский комитет национального освобождения, лондонское эмигрантское правительство, боясь потерять руководство над страной, решило организовать в Варшаве восстание. Делалось это с одной целью: пока в столицу не вступили советские войска, утвердить там прежние буржуазные порядки. А потом сказать: "Власть есть, будьте добры с ней считаться".

Тысячи польских патриотов, обманутых, казалось бы, благородным призывом эмигрантского правительства выступить с оружием в руках против немецко-фашистских оккупантов 2 августа 1944 года, начали возводить на улицах столицы баррикады. Но оружия у восставших не хватало. Гитлеровцы бросили против патриотов танки, артиллерию, броневики. Истекая кровью в неравной борьбе, жители Варшавы самоотверженно дрались за каждый дом, каждую улицу. Но силы их таяли, хотя отвага и мужество варшавян не знали границ.

Наше командование не было поставлено в известность о том, что такое восстание готовится, и расценивало эту акцию как безрассудную честолюбивую авантюру эмигрантских властей. События в Варшаве начались в неблагоприятный для нас момент. Советские войска в сорокадневной наступательной операции понесли большие потери и не могли оказать восставшим незамедлительной помощи. Бросать измотанные, поредевшие части на такой могучий стратегический узел обороны, как Варшава, было бессмысленно. А для подтягивания резервов требовалось время. К тому же отстали тылы, питавшие фронт всем необходимым.

Тем не менее наше командование из чувства солидарности с польскими патриотами решило и в трудных для себя условиях сделать все, чтобы помочь восставшим. С этой целью 47-я армия 1-го Белорусского фронта, усиленная одной польской дивизией, перешла в наступление и 14 сентября освободила предместье Варшавы - Прагу. На следующий день туда вступили части 1-й армии Войска Польского и стали готовиться к форсированию Вислы, захвату плацдармов в Варшаве.

Командование фронта, стремясь усилить удары по врагу, придало 1-й польской дивизии имени Костюшко пять артиллерийских бригад, один минометный полк и, кроме того, поддержало ее действия артиллерийской бригадой и шестью артиллерийскими дивизионами из резерва Верховного Главнокомандования. Польскому соединению придавались также три инженерных батальона и батальон плавающих автомобилей. Поддержку войск с воздуха осуществляла наша воздушная армия.

Польская дивизия и приданные ей советские части переправились через Вислу и захватили на противоположном берегу плацдармы. Маршал К. К. Рокоссовский после первого боя прислал на имя командира телеграмму, в которой говорилось: "Сегодня 1-я дивизия показала образцы стойкости и мужества в наступлении. Выражаю ее солдатам, унтер-офицерам и офицерам благодарность за боевые успехи и желаю дальнейших побед над нашим общим врагом - немецкими захватчиками".

Но удержать плацдарм не удалось. Фашисты расчленили переправившиеся подразделения и начали прижимать их к реке. 22 сентября был передан по радио приказ об отходе. Только помощь авиации, огонь артиллерии с нашего берега спасли войска от полного истребления.

В один из тех дней мне удалось быть на аэродроме, где базировались штурмовики. Возвращавшиеся с задания летчики рассказывали, что делается в Варшаве: город охвачен огнем и окутан облаками густого дыма.

А вскоре в расположении наших войск появился один из польских повстанцев, которому чудом удалось переправиться через Вислу. Его доставили в штаб, и мы увидели изможденного, оборванного человека, еле стоявшего на йогах. Он-то и поведал нам о страшной трагедии Варшавы и ее жителей.

- Восстание мы начали почти без оружия, - рассказывал он. - Дрались кирпичами и булыжниками. Но каждого из нас была такая ненависть к фашистам, что мы решили лучше умереть, чем склонить перед врагом голову.

- Дайте нам оружие, помогите нам, - мольбой заключил свой рассказ польский патриот.

О его просьбе я немедленно доложил командующему фронтом К. Рокоссовскому. От себя добавил:

- Летчики готовы доставить оружие повстанцам.

- Не только оружие, - сказал Рокоссовский. - Надо подбросить повстанцам и продовольствие. Ведь они же голодают. Срочно готовьте экипажи. Основную работу уже ведут летчики шестнадцатой воздушной армии генерала Руденко. Но и вам нельзя оставаться безучастными.

Противовоздушная оборона противника на подступах к Варшаве оказалась на редкость сильной. Казалось, каждый квадрат неба пристрелян зенитными орудиями и пулеметными установками. И все же наши экипажи, преисполненные благородными чувствами к братьям полякам, прорывались через огневые заслоны и сбрасывали с парашютами все необходимое.

Конечно, не все грузы попадали по назначению. Сверху было трудно определить, где в охваченном пожарами городе находятся повстанцы. Да и обстановка там часто менялась.

Немало наших экипажей погибло тогда от вражеского зенитного огня. Не вернулся с задания и польский летчик майор Т. Вихеркевич.

Вечером 11 сентября мне позвонил генерал Поплавский.

- В районе Новое Бродно, - сказал он, - противник сосредоточил несколько артиллерийских батарей. Они сильно нам досаждают своим огнем. Хорошо бы сегодня ночью нанести по ним удар с воздуха.

Ударить так ударить. Звоню командиру дивизии, в состав которой входил полк "Краков", и отдаю соответствующие распоряжения.

Вначале был послан один По-2 - на разведку. Еще на подходе к вражеским позициям он оказался в цепких щупальцах прожекторов. Тотчас же к нему потянулись огненные трассы крупнокалиберных пулеметов. Летчику ничего не оставалось, как снизиться чуть ли не до остовов полуразрушенных зданий. Когда огонь несколько стих, "кукурузник" снова набрал высоту и сбросил над артиллерийскими позициями светящиеся бомбы. Батареи противника стали видны как на ладони.

Следом за самолетом-разведчиком шла ударная группа, состоявшая из 14 машин. С высоты 1400 метров они одна за другой сбросили на цель бомбовый груз. На земле возникло несколько очагов пожаров.

В эту ночь польские летчики сбросили на головы врагов семь тонн бомб. Огонь немецких орудий заметно ослаб.

С 11 сентября полк "Краков" пришлось всецело переключить на переброску повстанцам оружия, боеприпасов и

продовольствия. Однажды потребовалось выбросить груз не просто в заданном районе города, контролируемом варшавянами, а точно на перекрестке двух улиц - Аллеи Иерусалимские и Маршалковская. Вызываю полковника А. Ромейко и спрашиваю:

- Есть среди польских летчиков или штурманов человек, хорошо знающий Варшаву?

- Конечно есть, - бодро ответил Ромейко. - Александр Даниляк, к примеру. Он жил в Варшаве.

- Пошлите его на первом же самолете. Пусть отыщет этот перекресток и сбросит туда мешки с продовольствием. Ошибки допустить нельзя.

Успешно выполнить задание этому летчику во многом помогло то, что перекресток улиц оказался хорошо освещен огнем пылающих зданий.

Следом за Даниляком вылетели экипажи, возглавляемые Брайцевичем, Юзефом Яцевичем, Лукаичуком, Французом п другими польскими пилотами. До рассвета экипажи сумели сбросить восставшим 87 мешков с продовольствием и 12 ящиков с боеприпасами.

В следующую ночь авиационный полк "Краков" доставил повстанцам 12 тонн продовольствия. И так было много раз. Мы по праву гордились отважными польскими летчиками, такими, как капитаны Февральский и Тышкевич, лейтенанты Жижневский, Грабовский, Даниляк, Яцевич, Якубек, Рудницкий, Гостилинский. Всяческой похвалы заслуживали начальник штаба полка подполковник Моковоз, штурман Карпинский, инженер Роговский и многие другие.

Отважно громили врага, помогая повстанцам Варшавы, летчики-штурмовики. Двум из них - Г. В. Крамарчуку и Н. М. Китаеву - было присвоено звание Героя Советского Союза.

В боях за столицу Польши отличились и летчики полка, которым командовал майор Воробьев. На подвиги их вдохновлял "летающий комиссар", то есть заместитель командира по политчасти капитан Виктор Васюк. Оі совершил свыше ста вылетов только, в район Варшавы, сбрасывая повстанцам продовольствие и боеприпасы. Отмечая доблесть и отвагу советского офицера-политработника, польское правительство наградило В. И. Васюка орденами "Виритути Милитари" и "Серебряный крест".

Советские и польские летчики совершили 2243 вылета и доставили повстанцам 156 минометов, 505 противотанковых ружей, 2667 автоматов и винтовок, 41780 гранат, 3 млн. патронов, 113 тонн продовольствия, 500 кг медикаментов.

Тем не менее положение восставших с каждым днем

становилось все тяжелее. Истекая кровью, они бились из последних сил. Улицы Варшавы были усеяны трупами.

Советское командование предложило руководителям восстания вывести свои отряды к Висле. Операцию предполагалось провести под прикрытием нашей авиации и огня артиллерии. Но Бур-Коморовский отверг это предложение и 2 октября подписал акт о капитуляции.

- Какой подлец! - возмущался Корчиц, прилетевший к нам по каким-то неотложным делам. - Ведь мог же спасти людей, мог, но не захотел.

Так закончилась кровавая авантюра эмигрантского правительства Польши. Варшавское восстание явилось актом неслыханного предательства польской реакции.

17 января 1945 года Красная Армия совместно с частями 1-й армии Войска Польского освободила многострадальную Варшаву. Поспешно покидая город, немецко-фашистские войска взрывали уцелевшие дома, расстреливали всех оставшихся в живых и не успевших эвакуироваться или спрятаться.

Мне довелось побывать в Варшаве сразу после ее освобождения. Автомашина с трудом пробиралась через груды битого кирпича и скрюченного огнем металла. Огромный город, казалось, побывал в эпицентре невероятной силы землетрясения.

Проезжая мимо огромного обвалившегося дома, я заметил в оконном проеме первого этажа какую-то фигуру. Увидев нас, человек со взлохмаченной головой поспешно скрылся.

- А ну-ка сбегай, разузнай, что за человек, - попросил я шофера.

Минут через пять солдат вернулся и привел с собой насмерть перепуганную седую женщину. Она боязливо озиралась и никак не могла поверить, что фашистов в городе уже нет, что кошмар кончился. Потом пришла в себя и навзрыд заплакала.

Старая полька рассказала, что мужа ее оккупанты расстреляли еще осенью 1939 года, дочь и внучку отправили на каторгу в Германию. О зяте она вообще ничего не знала с начала войны. Из квартиры фашисты выгнали ее, и все эти годы она ютилась по чужим углам. А когда отступающие оккупанты взорвали дом, в котором она жила у знакомых людей, у нее не осталось никакого пристанища.

Пока я разговаривал со старушкой, подошло еще несколько до крайности изможденных и оборванных женщин. Они-то и поведали нам, в каком неописуемом кошмаре жили все эти годы. Фашисты поляков за людей не считали, сотнями расстреливали и вешали для устрашения остальных. Понравилась кому-нибудь из гитлеровских молодчиков квартира, и жильцов немедленно

выбрасывали на улицу. Детей ли, стариков, больных - им было безразлично.

- Как раз вот на этой улице, - сказала одна из женщин, вытянув руку, фашисты незадолго до отступления связали группу захваченных ими повстанцев колючей проволокой, а потом проехали по ним танком. Ой, пане генерал, как страшно было смотреть. На земле осталось месиво из раздавленных тел.

Кровь стыла в жилах, когда я слушал горькие причитания безутешных женщин, потерявших все: кров, родных, близких.

Стремительно продвигаясь вперед. Красная Армия в боевом содружестве с польскими войсками освободила от гитлеровцев всю Восточную Польшу от Буга до Вислы. Возрождающаяся из огня и пепла республика под руководством Польского комитета национального освобождения приступила к восстановительным работам. Одновременно она создала свою регулярную армию (Войско Польское) и военно-воздушные силы. Предстояла еще упорная борьба за освобождение от захватчиков остальной территории польского государства. И в этой борьбе вместе с Красной Армией самоотверженно дрались сыны и дочери молодой Польской Народной Республики, ее родившиеся в жестоких боях вооруженные силы.

Народное войско

Как создавалась новая польская армия? Какой путь борьбы и побед она прошла? Какова роль Советского Союза в становлении вооруженных сил Польской Народной Республики? Эти вопросы заслуживают того, чтобы на них ответить подробнее.

В годы войны в Советском Союзе оказалось немало граждан польской национальности. Многие из них покинули родину в сентябре 1939 года, когда полчища гитлеровцев вторглись на территорию Польши. Наша страна окружила беженцев заботой и вниманием, предоставила им кров и работу.

Уже в самом начале Великой Отечественной войны в советские правительственные органы посыпались письма от польских патриотов-эмигрантов. Они просили выдать им оружие и послать на фронт, горели желанием беспощадно драться с немецко-фашистскими захватчиками.

Весной 1943 года группа польских коммунистов организовала Союз польских патриотов в СССР. Он и явился инициатором создания новой польской армии. Идя навстречу Союзу польских патриотов, Государственный Комитет Обороны СССР 6 мая 1943 года принял постановление о формировании на территории нашей страны 1-й польской дивизии им. Тадеуша Костюшко, ставшей ядром будущей польской армии,

Наша страна приняла на себя все расходы, связанные с созданием дивизии, вооружением, обмундированием и содержанием ее личного состава.

Союз польских патриотов, располагая сведениями о месте жительства своих соотечественников в Советском Союзе, выступил с ходатайством о призыве их и направлении в польские формирования. Многие поляки стали сами подавать заявления о зачислении их в дивизию им. Тадеуша Костюшко.

Создаваемые части ощущали острую нужду в командных кадрах. Как позже отмечалось в одном из приказов главнокомандующего Войском Польским, "11 тысяч польских офицеров немцы уничтожили в Катыни, десятки тысяч заточили в концлагеря. Многих офицеров Андерс увел в пески Ирана".

Советское правительство и здесь пошло навстречу патриотам Польши. В их соединение было направлено немало наших опытных офицеров, преимущественно поляков по национальности.

На формирование, вооружение и обучение первой польской дивизии ушло немного времени. В командование соединением вступил полковник Зигмунд Берлинг, бывший начальник штаба 5-й дивизии армии Андерса, отказавшийся в 1942 году следовать с ним в Иран. Начальником штаба стал полковник А. Т. Савицкий, командующим артиллерией полковник В. М. Бевзюк. Оба они являлись офицерами Красной Армии.

Во второй половине 1943 года 1-я польская дивизия им. Тадеуша Костюшко выступила на фронт и 12 октября в составе 33-й армии приняла боевое крещение под белорусским местечком Ленино. В первых же сражениях ее солдаты и офицеры проявили доблесть и отвагу. Смертью храбрых пали тогда заместитель командира батальона коммунист Роман Пазиньский, офицер-политработник Мечислав Калиновский, стрелок роты автоматчиков 19-летняя патриотка Анеля Кживонь и другие. 253 человека были удостоены советских и польских наград, а В. Высоцкий и Анеля Кживонь стали Героями Советского Союза.

В боях под Ленино, по существу, родилась ратная слава создаваемого Войска Польского. Здесь окрепла боевая дружба двух народов. Не случайно в ознаменование этой битвы в Польской Народной Республике потом была учреждена медаль "Отличившимся на поле славы", а 12 октября стало национальным праздником - Днем Войска Польского.

Число поляков, желавших с оружием в руках сражаться против гитлеровских захватчиков, с каждым днем росло. Поэтому 1-ю польскую пехотную дивизию вскоре развернули в армейский корпус.

Организацией корпуса руководил генерал Кароль Сверчевский - один из выдающихся сынов своего народа. Как и многие другие поляки-интернационалисты, он в годы гражданской войны в России сражался в рядах Красной Армии, во время войны в Испании дрался с франкистами. Тогда он под именем "генерала Вальтера" командовал 35-й интернациональной бригадой.

Сверчевский был выдающимся государственным и военным деятелем, сделавшим немало для укрепления дружбы между советским и польским народами. Мне не раз приходилось встречаться с ним.

Пожилой генерал поражал всех неистощимой жизнерадостностью и кипучей энергией. Он мечтал видеть свою родину сильной и независимой, радовался тому, как быстро росли и крепли польские вооруженные силы. Но предательская пуля оборвала жизнь патриота. Сверчевский был убит выстрелом из-за угла уже на родной земле, когда ехал инспектировать одну из воинских частей. Случилось это после войны. В памяти польского и советского народов он навсегда остался героем.

В состав корпуса, который формировал К. Сверчевский, наряду с 1-й дивизией им. Тадеуша Костюшко вошли 2-я пехотная дивизия им. Ярослава Домбровского, артиллерийская и танковая бригады, запасный полк, семь отдельных батальонов (моторазведывательный, саперный, женский, пехотный, связи, парашютно-десантный, унтер-офицерский (учебный), два подвижных полевых госпиталя, офицерские школы и обслуживающие подразделения. Подготовка командиров взводов для общевойсковых частей проводилась при Рязанском пехотном училище, а для специальных подразделений - при Московском инженерном, 3-м Саратовском бронетанковом, Орджоникидзеградском автомобильном, Тамбовском артиллерийском техническом и других училищах.

В польских частях наряду с боевой подготовкой большое внимание уделялось политическому воспитанию военнослужащих. С этой целью был создан политпросветаппарат, укомплектованный исключительно офицерами-поляками.

В январе 1944 года в состав корпуса вошла 3-я пехотная дивизия им. Траугутта. З. Берлинг стал командиром корпуса, а генералы К. Сверчевский и Б. Полторжицкий - его заместителями. Начальником штаба назначили генерала Б. Теневича, командирами пехотных дивизий - генералов В, Бевзюка, А. Савицкого и полковника С. Галицкого, танковую бригаду возглавил полковник И. Межицан, артиллерию корпуса - полковник А. Подзелевский.

К тому времени Великая Отечественная война вступила в новую фазу. Советские войска, победоносно наступая на всех фронтах, изгнали врага из пределов своей Родины.

Происходила консолидация сил в самой Польше. В новогоднюю ночь 1944 года в глубоком подполье была создана Крайова Рада Народова - высший представительный орган страны. В январе 1945 года она направила в Москву свою делегацию. В заявлении ее представителей говорилось: "Мы хотели бы, чтобы русский народ знал, какое глубокое различие существует между реакционной польской фашистской кликой и польским народом. Польский народ хочет дружбы и самых добрых отношений со своим великим соседом. Он питает чувство огромной благодарности к Красной Армии, которая беспощадно громит немецких захватчиков, извечных врагов славян, угрожающих самому существованию Польши и польского народа".

По мере нашего продвижения вперед возможности для пополнения польских войск все время возрастали. Поэтому в марте 1944 года было принято решение развернуть 1-й польский армейский корпус в 1-ю Польскую армию. Началось формирование танкового корпуса, 4, 5 и 6-й пехотных и зенитно-артиллерийской дивизий, артиллерийской, кавалерийской, инженерно-саперной бригад и других частей.

1-я Польская армия формировалась в районах Сум и Житомира. Для ускорения комплектования ее создаются запасные части. Открывается ряд польских военных учебных заведений: объединенное военное училище и высшая школа в Рязани, спецкурсы в Москве по подготовке офицеров, занимающихся политико-просветительной работой, и ряд других. Командные кадры для наших друзей готовились и в советских военно-учебных заведениях. Общая численность польских войск к июлю 1944 года достигла 92 964 человек.

Летом 1944 года Красная Армия в боевом содружестве с польскими войсками форсировала Западный Буг и освободила ряд городов. 24 июля 1944 года наше правительство заявило: "Советские войска вступили в пределы Польши, преисполненные одной решимостью - разгромить вражескую германскую армию и помочь польскому народу в деле его освобождения от ига немецких захватчиков и восстановления независимой, сильной и демократической Польши. Советское правительство не намерено устанавливать на территории Польши органов своей администрации, считая это делом польского народа".

21 июля 1944 года на освобожденной территории Польши по инициативе Польской рабочей партии создается центральный орган народной власти - Польский комитет национального

освобождения. Верховным органом народной Польши Крайовой Радой Народовой - принимается декрет об объединении отрядов Армии Людовой и 1-й Польской армии в единое Войско Польское. Главнокомандующим его назначается бывший командующий Армии Людовой генерал М. Роля-Жимерский, заместителями-генерал дивизии З. Берлинг и генерал бригады А. Завадский. Командующим 1-й армией Войска Польского становится мой друг и боевой соратник по Северо-Западному и 1-му Белорусскому фронтам генерал В. Корчиц.

Так возникли новые вооруженные силы, коренным образом отличавшиеся от старых, стоявших на защите буржуазно-помещичьего строя. Родилась армия нового типа, армия рабочих и крестьян, выражавшая кровные интересы польских трудящихся, несущая им избавление от немецко-фашистской оккупации. Армия воспитывалась на идеях марксизма-ленинизма, в духе дружбы и братства с Советским Союзом. В жестоких сражениях с врагом она перенимала богатейший боевой опыт Красной Армии. Мы ей оказывали всестороннюю помощь.

В беседе с польскими руководителями 15 ноября 1944 года И. В. Сталин сказал: "Польша должна быть независимым демократическим государством. Она должна иметь сильную армию, которая в союзе с Красной Армией стояла бы на страже демократии, безопасности и мира".

Родившись в огне сражений, Войско Польское мужало и крепло и в дальнейшем стало могучим стражем свободы и независимости Польской Народной Республики, верным боевым союзником армий стран Варшавского Договора.

* * *

В августе 1944 года Главный штаб формирования польских вооруженных сил переехал из Житомира в Люблин. В освобожденные районы Польши передислоцировались и сформированные в СССР части. Там под руководством генерала К. Сверчевского было создано полевое управление 2-й армии Войска Польского, которой с сентября 1944 года стал командовать генерал С. Поплавский. Началось создание и 3-й армии, но из-за недостатка офицерских кадров это мероприятие пришлось на время отложить.

На заключительном этапе войны, в боях за освобождение Польши и в Берлинской операции, вместе с советскими войсками принимали активное участие две армии Войска Польского, а также танковый корпус и авиационные части, сформированные в Советском Союзе.

23 февраля 1946 года военные руководители Польши, поздравляя наши Вооруженные Силы с праздником, отмечали, что

своим возникновением, развитием и успехами Войско Польское обязано прежде всего братской помощи Красной Армии.

В приказе главнокомандующего маршала Польши М. Жимерского говорилось: "Воины Красной Армии, проходящие службу в Войске Польском! Польский народ по достоинству оценивает ваши огромные заслуги и никогда их не забудет. Далеко от родных мест, от родных и близких вы строили и строите основы возрождаемого Войска Польского, выполняете задание исторического значения, возносите живой памятник братства народам СССР и Польши, дружбы, которая станет одной из основ мира во всем мире и развития обеих стран".

Всем советским военнослужащим, находящимся в составе Войска Польского, объявлялась благодарность, и они награждались "Крестом за заслуги".

Не могу не вспомнить в этой связи проникновенные строки поэта Люциана Шенвальда, бывшего воина 1-й польской дивизии им. Тадеуша Костюшко:

В том наша гордость,
И честь и сила,
Что кровь нашу дружбу
В боях оросила,
Что в воронке от бомбы,
В окопчике узком
Один хлеб ели
Поляк и русский.

Польская народная армия, в том числе и ее военно-воздушные силы, рождалась в горниле боев. Но, может быть, именно эти суровые условия ускорили ее закалку, позволили воинам Войска Польского в короткое время освоить с помощью наших бойцов, командиров и поли г-работников трудную науку побеждать.

Формирование в Советском Союзе польских авиационных частей велось параллельно с созданием 1-й пехотной дивизии, то есть с лета 1943 года. В июле - сентябре поднялась, как говорится, на крыло 1-я отдельная истребительная авиационная эскадрилья, получившая, как и 1-я пехотная дивизия, имя Тадеуша Костюшко. Комплектование и обучение летного состава проводилось на подмосковном аэродроме на самолетах Як-1. Там же готовился и 1-й учебно-тренировочный отряд.

В августе на базе эскадрильи, в связи с формированием польского армейского корпуса, создается 1-й отдельный истребительный авиационный полк "Варшава". Командиром его стал капитан Т. Вихеркевич, бывший кадровый офицер польской армии, летчик. Начальником штаба назначили майора А.

Миклашевича, тоже поляка, офицера Красной Армии с 1918 года. В декабре 1943 года Вихеркевича сменил подполковник И. Талдыкин, а позже руководство полком принял на себя майор В. Гашин. Его заместителем по политико-просветительной части работал капитан Медард Конечный, бывший летчик польских ВВС.

Комплектование и обучение личного состава полка "Варшава" проходило с большими трудностями. Готовых летчиков-инструкторов польской национальности не было. Почти всех довоенных авиаторов предатель Андерс в 1942 году вывел вместе с армией на Ближний Восток. Поэтому теперь авиацию пришлось создавать заново, брать пехотинцев и учить их летному делу. В решении этой сложной и трудной задачи полякам большую помощь оказали наши инструкторы-летчики. К осени 1944 года истребительный авиаполк "Варшава" был полностью укомплектован и обучен. 23 августа он вместе с 3-м польским штурмовым авиационным полком уже участвовал в боях в районе г. Варки. 3 октября 1944 года полк "Варшава" включили в формировавшуюся тогда 4-ю смешанную польскую авиадивизию.

В апреле 1944 года у нас началось формирование 2-го польского авиаполка ночных бомбардировщиков "Краков", оснащенного самолетами По-2. Командиром части назначили бывшего начальника боевой подготовки ВВС Северо-Кавказского военного округа полковника И. И. Смагу, поляка по национальности. Впоследствии его заменил майор С. В. Воробьев. Заместителем командира по политико-просветительной части здесь долгое время работал капитан Вальнер, бывший боец интернациональной бригады, воевавший в Испании. Подготовка летчиков-ночников закончилась в августе 1944 года, и полк в составе 32 экипажей отбыл в Войско Польское.

Припоминается факт, о котором мне как-то рассказал И. И. Смага. В период формирования в полк вместе с другими польскими патриотами, горевшими желанием драться с врагом, прибыл парнишка, сын железнодорожника.

- Как твоя фамилия?- спросил его командир полка.

- Каминский.

- А что ты собираешься у нас делать?

- Учиться на летчика.

- Э, малый, - ответил ему Смага. - Ты уже опоздал, да и годами не вышел.

Но парень оказался настойчивым. Пришлось уступить его слезной просьбе. Только стал он не летчиком, а механиком самолета и прошел с полком весь путь до Берлина.

Когда война закончилась, командование полка направило Ф.

Каминского в летное училище. Но и тут он опоздал.

- Что мне с вами делать?- развел руками начальник училища, - Впрочем, сделаю скидку, как боевому товарищу.

Одновременно со 2-м начал формироваться 3-й польский штурмовой авиаполк, основу которого составил 611-й штурмовой авиаполк 6-й воздушной армии (командир полка подполковник И. Я. Миронов). Он, как и первых два, вошел в 4-ю польскую смешанную авиадивизию.

В апреле 1944 года в управлении польской армии уже появился отдел ВВС. В июле того же года начало создаваться управление военно-воздушных сил Войска Польского, а 3 октября Ставка, по согласованию с новым польским правительством, приступила к формированию военно-воздушных сил. Основу ВВС составили управление 6-й воздушной армии и несколько ее авиационных частей. Меня назначили командующим, генерал-майора авиации К. Д. Дмитриева- моим заместителем по боевой подготовке, генерал-майора авиации К. И. Тельнова начальником штаба. Заместителем командующего по политико-просветительной части стал генерал-майор авиации А. Ф. Выволокин, начальником политотдела полковник Я. И. Драйчук, главным инженером генерал-майор инженерно-авиационной службы В. Н. Кобликов, начальником отдела кадров подполковник Б. А. Карчемный.

На всех этих товарищей можно было смело положиться. Они превосходно знали свое дело, и я ни на минуту не сомневался, что с их помощью, при горячем участии польских партийных и военных руководителей, мы успешно решим задачу формирования польских ВВС, а также сумеем подготовить руководящие кадры для польской авиации.

Ставка, командование Красной Армии делали все для того, чтобы помочь польскому правительству как можно быстрее создать боеспособные военно-воздушные силы республики.

Несколько позже в руководстве авиацией Войска Польского произошли некоторые изменения. Заместителем командующего по политико-просветительной части стал полковник Конрад Светлик, а в ноябре его сменил полковник Сергей Минорский (ныне он доктор технических наук). Заместителем командующего по летной части назначили Михаила Якубика. Начальником штаба ВВС вместо К. И. Тельнова стал генерал Александр Ромейко.

В тот период, когда в Польше создавались авиационные училища, в районе Харькова велось формирование 1-го польского смешанного авиационного корпуса в составе 1-й бомбардировочной, 2-й штурмовой и 3-й истребительной

авиационных дивизий. Командиром корпуса назначили опытного военачальника и политработника, участника боев в Испании, бывшего командира 9-й гвардейской штурмовой авиадивизии генерал-майора авиации Ф. А. Агальцова, ставшего впоследствии маршалом авиации. Начальником штаба у него был полковник А. С. Дземешкевич, заместителем по политико-просветительной части полковник Л. А. Дубровин. Корпус принял участие в боевых действиях в конце войны и внес достойный вклад в нашу победу. В его частях служило немало летчиков-поляков.

В январе 1945 года 3-я польская истребительная авиадивизия под командованием полковника И. Хлусовича перелетела на освобожденную территорию своей страны.

В состав ВВС Войска Польского входила и 4-я смешанная авиадивизия, которой командовал волевой и храбрый советский офицер - полковник Г. П. Турыкин. Он хорошо проявил себя в Варшавской, Померанской и Берлинской операциях, героически погиб и похоронен в г. Быдгощ.

1-й польской бомбардировочной авиадивизией, состоявшей из трех полков, командовал подполковник М. И. Мартынов. В феврале 1945 года эта дивизия приземлилась на аэродром Родзынь и вошла в состав Войска Польского. Она имела 108 самолетов и 98 подготовленных к боевым действиям экипажей.

2-я польская штурмовая авиадивизия, насчитывавшая 110 боевых самолетов, после укомплектования и соответствующей подготовки в марте 1945 года прибыла на Лод-зинский аэродром и поступила в распоряжение ВВС Войска Польского. Командовал ею полковник Ш. А. Дзама-швили.

В марте 1945 года мы дополнительно сформировали для наших друзей два полка (18-й и 19-й) ночных бомбардировщиков.

* * *

Перед началом формирования ВВС Польши руководителей польского государства и представителей военного командования, в том числе и меня, пригласили в Москву. В кабинете И. В. Сталина собрались члены Государственного Комитета Обороны СССР, а также президент Крайо-вой Рады Народовой Б. Берут, главнокомандующий Войска Польского М. Жимерский, начальник главного штаба В. Корчиц, командующий 1-й армией С. Поплавский, командующий 2-й армией К. Сверчевский и другие официальные лица. Шел обстоятельный разговор об укреплении вооруженных сил Польши в целом, их участии в заключительных операциях войны.

Раскуривая трубку, И. В. Сталин неторопливо ходил вдоль стола, за которым сидели собравшиеся, и высказывал свои соображения о будущем демократической Польши, организации

ее вооруженных сил. Он обстоятельно и четко определил, с чего, по его мнению, следует начать. Речь пошла о демократических преобразованиях в стране, только что освободившейся от гитлеровской оккупации, об укреплении молодых вооруженных сил Польши, о помощи Советского Союза, без которой почти дотла разрушенная страна не могла быстро подняться на ноги.

Демократическому переустройству Польши, организации ее армии, в частности военно-воздушных сил, Сталин уделял пристальное внимание. Со всеми принципиальными вопросами, касающимися комплектования Войска Польского, обеспечения его техникой, вооружением, обмундированием и т. д., государственные и военные руководители Польши обращались лично к нему. Я не помню случая, чтобы Сталин отказал им в чем-либо, урезал их просьбы. Все заявки обычно удовлетворялись полностью.

Сталин отлично понимал, что начисто разграбленная гитлеровцами Польша не в состоянии самостоятельно оснастить возрожденную армию и авиацию. У нее не было ни материальной базы, ни кадров, ни средств. А интересы окончательного разгрома врага и дальнейшего обеспечения безопасности народной республики требовали принятия решительных мер.

За время командования военно-воздушными силами Войска Польского мне вместе с руководителями польского государства и его вооруженных сил доводилось не раз бывать на приемах у Сталина. Разговор происходил, как правило, в присутствии членов Государственного Комитета Обороны. С удовлетворением могу отметить, что к нашим просьбам, предложениям Верховный Главнокомандующий относился с большим вниманием, решал их незамедлительно.

Помню, по какой-то причине задержалась доставка обмундирования для личного состава ВВС, находившегося в Польше. Шла война, транспорт был занят перевозкой войск, боевой техники, боеприпасов. Мы отлично сознавали это и тем не менее не пожелали скрывать истинное положение дел.

Сталин встал из-за стола, неторопливо прошелся по кабинету и, обращаясь к начальнику тыла Красной Армии, строго спросил:

- В чем дело, товарищ Хрулев?

А. В. Хрулев, как мне казалось, начал убедительно объяснять причины задержки.

Сталин, продолжая ходить, терпеливо слушал его, затем вдруг остановился напротив и тоном, не допускающим возражений, сказал:

- Это не оправдание, товарищ Хрулев. Войска, находящиеся в Польше, обмундированием обеспечить немедленно.

Сделав несколько шагов по кабинету, он снова обернулся в сторону продолжавшего стоять генерала Хрулева и добавил с укоризной:

- Неужели вы не понимаете, где и в каких условиях находятся наши товарищи? Мы можем иногда поступиться чем-то внутри своей страны. Но за рубежом советский солдат должен выглядеть образцово, в том числе и внешне. На него смотрят как на освободителя.

Когда я вернулся в Замостье, где располагался наш штаб, обмундирование было уже на месте.

В объединенной авиационной школе, которую мы организовали, сразу же начались интенсивные полеты. Летное обучение, разумеется, требовало немалых материальных затрат. В частности, большая потребность была в запасных частях для самолетов. Кобликов как-то пожаловался мне:

- Нужна ваша помощь, товарищ командующий. Чуть ли не каждый день ругаюсь по телефону с начальником инженерной службы ВВС в Москве, пишу заявки на запчасти, а получаем их мизерное количество.

Я прекрасно отдавал себе отчет, что кроме нас органы снабжения ВВС ежедневно теребят воздушные армии действующих фронтов. Им в запчастях не откажешь: они бьют врага, а училищам остаются крохи. Тем не менее я попросил Кобликова составить официальную заявку на техническое имущество, обосновать ее и при очередной беседе польских государственных и военных деятелей со Сталиным не преминул доложить, как обстоит дело с самолетами и запасными частями.

На этот раз Сталин не стал никого распекать. Ему было хорошо известно, что с запасными частями для самолетов дело обстоит действительно туго. И все же он предложил принять нашу заявку и лично проследить, чтобы она была полностью удовлетворена.

- Товарищу Полынину, - кивнул он в мою сторону- трудно оттуда следить, что и как здесь делается. Поэтому возьмите контроль за обеспечением польских ВВС на себя.

Должен сказать, что после этого разговора серьезных затруднений с техническим обеспечением мы не испытывали. Польские авиационные училища снабжались всем необходимым наравне с частями действующих войск.

Вскоре после войны государственных и военных руководителей Польши, в том числе и меня, снова пригласили в Москву. В кабинете Сталина находились члены Государственного Комитета Обороны. Состоялся обстоятельный разговор о дальнейшем укреплении польских вооруженных сил. Особое

внимание было обращено на подготовку кадров для авиации, бронетанковых войск, артиллерия.

Сталин неторопливо прохаживался вдоль стола, за которым сидели собравшиеся, и высказывал свои соображения о настоящем и будущем Польской республики и ее вооружённых сил.

- Мы хотим видеть Польщу сильной и независимой,-говорил он. - Для этого она должна иметь свою сильную армию и флот. Мы пошли навстречу просьбе польского правительства, дали ему необходимое вооружение, свои кадрЫь Польским войскам довелось принять участие на заключительном этапе войны. Дрались они хорошо. Сейчас, когда война закончилась, мы должны помочь Польше еще больше укрепить ее армию, подготовить военные кадры, и прежде всего кадры офицерского состава.

Помолчав немного, он негромко, словно размышляя вслух, продолжал:

- Нам не безразлично, кто будет стоять во главе частей и соединений польской армии. Это должны быть люди, преданные новому демократическому строю, способные постоять за интересы своего народа, показавшие себя в боях.

Потом подошел к столу, сел в кресло, выбил пепел из трубки в пепельницу.

- Дело это нелегкое, понимаю, - заговорил он снова. - Для авиации, танковых войск придется переучивать людей из пехоты. Но разве у нас когда-то не так было? Сколько лихих конников стали прекрасными летчиками, танкистами и артиллеристами?

А тем нашим офицерам и генералам, которые находятся в Войске Польском, продолжал он, - надо уже сейчас готовить себе замену из польских товарищей. Наши военные, конечно, стремятся на родину. Это понятно. Такая война закончилась! Но надо убедить людей, что помощь друзьям - наш почетный долг.

Беседа у Сталина была непродолжительной, но дала всем пай четкое представление о характере дальнейшей работы, о задачах, которые предстоит решать.

Запомнилось выступление Сталина на приеме, устроенном по случаю подписания с Польшей Договора о дружбе, взаимопомощи и послевоенном сотрудничестве. Было это 1 апреля 1945 года. С польской стороны на торжественном акте присутствовали Б. Берут, Осубка-Морав-ский, М. Жимерский, К. Сверчевский, С. Поплавский, В. Корчйц и другие товарищи. Был там и я. В своей речи И. В. Сталин дал обстоятельную оценку наших отношений с Польшей в недалеком прошлом и теперь.

- Новая, демократическая Польша, - сказал он в заключение, -

имеет в лице Советского Союза надежного друга. Дружба между советским и польским народами скреплена кровью, совместно пролитой в боях с врагом.

Взволнованную речь произнес тогда и польский президент Болеслав Берут. С первых же дней у нас с ним сложились хорошие, теплые отношения, основанные на, взаимном доверии. Я, как командующий ВВС, нередко обращался к Беруту с вопросами, зависящими только от его компетенции, и всегда находил должное понимание и поддержку. А вопросов таких возникало немало. Тут и расширение аэродромной сети, связанное с отводом для нее новых земель, капитальное строительство, подготовка кадров.

Секретарем у Берута работала на редкость учтивая и сердечная пожилая женщина по имени Ванда. Бывало, позвонишь ей и скажешь: вечером надо переговорить с президентом.

- Одну минуточку, - отвечает Ванда. - Сейчас доложу товарищу Беруту.

Проходит минута-другая, и в трубке слышится участливый голос: - Хорошо, приезжайте.

Берут, добродушный по характеру человек, обычно выходил из-за стола, улыбаясь, жал руку, внимательно выслушивал все просьбы и тут же безо всяких проволочек принимал решение. В одном случае позвонит кому-то по телефону, в другом сделает пометку в своем блокноте.

Берут был не только дальновидным политическим и государственным деятелем, но и интересным собеседником. Он тонко разбирался в противоречивых явлениях послевоенной жизни Польши, умел быстро разглядеть тайные пружины, используемые против нового социального строя реакционной эмиграцией. На эти темы мне не раз приходилось с ним беседовать.

* * *

Польские авиационные части, сформированные в Советском Союзе, вступили в бой, когда наша армия заканчивала освобождение родной земли от интервентов. В полную силу они развернулись при форсировании Западного Буга и на своей территории. В боях за Варшаву польские летчики совершили в общей сложности 3937 самолето-вылетов, в Восточно-Померанской операции - 1401, при форсировании Одера и в боях за Берлин - 4492. Общий итог - 9830 вылетов. За время боев польские летчики уничтожили немало морских транспортов и барж врага, артиллерийских орудий, минометов, автомашин, танков, бронетранспортеров и самолетов. Это довольно весомый вклад в нашу общую победу. Боевую доблесть польских летчиков

6 раз отмечал в своих приказах Верховный Главнокомандующий.

К концу войны польские ВВС представляли довольно внушительную силу. Они уже имели несколько сот боевых самолетов, хорошо оборудованные мастерские для их ремонта, средства связи и т. д. Советский Союз не скупился снабжать братьев по оружию необходимой техникой. Им передали кроме самолетов 386 моторов, 115 радиостанций, 1386 автомашин, комплекты различного оборудования и запасных частей, авиаремонтные мастерские и т. д. Одновременно советские власти предоставили в распоряжение польского командования технические описания своей материальной части, инструкции по эксплуатации, технологии ремонта и многое другое. Если к этому добавить множество аэродромов, которые были нами восстановлены и построены, а потом безвозмездно переданы Польше, сотни летчиков, штурманов, техников и других авиаспециалистов, подготовленных в организованных нами школах и училищах, то особенно рельефно обозначится та огромная помощь, которую оказали мы соседям и друзьям в создании их авиации.

Помощь Польше в строительстве вооруженных сил проявлялась и во многом другом. В ходе войны правительство СССР передало в распоряжение Войска Польского необходимое количество стрелкового вооружения, артиллерии, танков, автомашин, боеприпасов, горючего, продовольствия и обмундирования. А какой мерой измерить наш боевой опыт, которым мы щедро делились с нашими друзьями! По просьбе польской стороны для временного прохождения службы в Войске Польском советское командование направило тысячи военнослужащих Красной Армии. Многие из них, в том числе 2 генерала, погибли в боях, сражаясь в рядах Войска Польского. В 1945 году В. Гомулка в беседе с И. В. Сталиным спросил его:

- Сколько мы должны платить Советскому Союзу за вооружение, которое получила Польша?

- За кровь нет платы. Союзники кровью не торгуют, - ответил Сталин.

Финал

Мы понимали, что судьба гитлеровской Германии уже предрешена и тяжелейшая кровопролитная война подходит к концу. Но ясно сознавали и то, что смертельно раненный зверь будет огрызаться еще отчаяннее. Потребуются еще немалые усилия и жертвы, чтобы добить его окончательно.

Советские войска двинулись на столицу фашистской Германии - Берлин. Как известно, в этой крупнейшей по своим

масштабам операции участвовало три фронта:

1-й белорусский (командующий Маршал Советского Союза Г. К. Жуков), 1-й Украинский (Маршал Советского Союза И. С. Конев), 2-й Белорусский фронт (Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский). Их поддерживали четыре воздушные армии: 16-я (командующий генерал-полковник авиации С. И. Руденко), 2-я (генерал-полковник авиации С. А. Красовский), 4-я (генерал-полковник авиации К А. Вершинин) и 18-я воздушная армия дальней авиации (Главный маршал авиации А. Е. Голованов).

Рука об руку с советскими войсками сражались и две армии Войска Польского. 2-я (командующий генерал дивизии К. Сверчевский) входила в состав 1-го Украинского фронта, а 1-я (генерал дивизии С. Поплавский) наступала на правом крыле 1-го Белорусского фронта. Эту армию поддерживала основными силами авиация Войска Польского.

Перед 1-м Белорусским фронтом стояла задача разгромить противника, оборонявшего восточные подступы к столице фашистской Германии, и овладеть Берлином. Из районов севернее и южнее Кюстрина наносились два вспомогательных удара. Первый - силами 61-й армии генерал-полковника П. А. Белова и 1-й армии Войска Польского в общем направлении на Эберсвальде, Зандау; второй - силами 69-й армии генерал-лейтенанта В. Я. Колпакчи и 33-й армии генерал-полковника В. Д. Цветаева в общем направлении на Фюрстенвальде, Бранденбург.

Вначале нам казалось, что достаточно одной 4-й польской смешанной авиадивизии, чтобы поддержать главные силы армии. Соединение было полнокровное, укомплектовано опытным летным составом. Но первоначальное решение вскоре пришлось изменить.

Командующего 1-й Польской армией генерала С. Поплавского и меня вызвал к себе маршал Г. К. Жуков и сказал:

- Противник делает последнюю ставку на Одер. Если ему удастся задержать нас на этом водном рубеже, война может затянуться. Такого допустить нельзя. Поэтому всемерно усильте авиационную поддержку наступающих.

От командующего фронтом мы тут же направились на командный пункт генерала С. Поплавского и там в деталях обсудили порядок взаимодействия. Было решено привлечь ещё две дивизии (штурмовую и истребительную) 1-го польского смешанного авиакорпуса. Для руководства создали оперативную группу. В нее кроме меня вошли генералы Тельнов, Кобликов, Дмитриев, Выволокин, Драйчук, Лебедев, Рабинович, Щипин, полковник Кадазанович и другие.

В течение четырех дней мы закончили перегонку самолетов

на передовые аэродромы, подвезли запасы горючего, боеприпасы и т. д. Чтобы представить объем работ, связанных с материально-техническим обеспечением, приведу несколько цифр.

По нашим подсчетам, на 10 дней боевой работы авиаполка при двух вылетах в сутки всем составом требовалось завезти на аэродром: 866 тонн горючего, 1200 тонн авиабомб, более одного миллиона снарядов и патронов. Для их перевозки пришлось выделить 1038 трехтонных автомашин. А ведь нужно подвезти еще и продовольствие, вещевое имущество, запчасти.

Это, повторяю, только для одного полка. У нас были задействованы три дивизии. Как тут снова не помянешь добрым словом наших славных тыловиков. За короткий срок они доставили на аэродром все необходимое. Даже запас создали.

24 апреля авиация приступила к боевой работе. Сопротивление врага в воздухе было незначительным, зато нам серьезно досаждала зенитная артиллерия. При появлении наших самолетов над западным берегом Одера небо буквально пылало от разрывов снарядов. Правда, у нас уже был немалый опыт борьбы с этими средствами. В каждой вылетающей на задание группе имелись экипажи, специально выделенные для подавления огня зениток.

Как ни сопротивлялись гитлеровцы, им не удалось сдержать высокого наступательного порыва наших войск. Польские авиационные части наносили бомбовые удары по узлам сопротивления противника, штурмовали его отступающие колонны, надежно прикрывали части своей армии от вражеских ударов с воздуха. Они разрушали также переправы через Шпрее в районе франкфуртско-губенской группировки противника, лишая ее тем самым возможности отхода на запад. И снова здесь отличились штурмовики капитана Далидяна, истребители Габиса и многие другие польские авиаторы.

Продвижение оказалось настолько стремительным, что за десять дней нам пришлось девять раз переносить свой командный пункт. 1-я армия вышла на побережье Балтийского моря на участке Кольберг, Дееп. Главное управление по политико-просветительной работе выпустило тогда листовку под названием "Войско Польское у Балтики". Текст ее заканчивался призывом: "Плечом к плечу с Красной Армией - вперед на Щецин и Берлин!"

Взаимодействие авиации с сухопутными войсками на заключительном этапе войны было доведено до совершенства. Задачи своим частям мы ставили на сутки. Но вскоре пришлось отказаться от такой практики. Быстро меняющаяся обстановка на фронте потребовала более гибкого управления авиацией. И командиры авиачастей стали ставить задачи на каждый вылет, не

боялись даже находящиеся в воздухе самолеты перенацеливать на другие объекты. 27 апреля, например, авиация наносила бомбовые и штурмовые удары по целям, расположенным непосредственно перед фронтом 1-й Польской армии, в частности в районе Дехтов, где противник оказывал особенно упорное сопротивление. Но вскоре бомбардировщиков и штурмовиков пришлось направить на узлы обороны, расположенные в районах Фербеллин, Протцен, Лен-Туке, Фризак, Брекцен, Вильхов, Нойруппин.

3 мая части 1-й армии при поддержке авиации с ходу форсировали р. Хафель, выбили гитлеровцев с занимаемого ими рубежа и вышли на р. Эльба, где и соединились с войсками союзников. С 24 апреля по 3 мая авиация Войска Польского произвела 2282 боевых вылета и обеспечила армии успешное выполнение поставленных задач. Командующий 1-й армией объявил авиаторам благодарность. Вместе с советскими воздушными бойцами отличились тогда и многие польские. В моих фронтовых записях значатся имена многих таких авиаторов. Коротко о некоторых из них.

Подпоручник Э. Хромы в авиационном полку был, пожалуй, самым молодым. Но он уже успел совершить несколько десятков боевых вылетов и по праву считался ветераном. Среди товарищей Хромы выделялся необыкновенным хладнокровием и мужеством. В воздушных боях он был дважды ранен, не раз возвращался на машине, изрешеченной осколками снарядов. За мужество и отвагу Э. Хромы был награжден "Крестом храбрых" и советским орденом Красной Звезды.

Летчик-истребитель В. Калиновский прибыл на фронт на завершающем этапе войны. За короткое время совершил 136 боевых вылетов, зарекомендовал себя храбрым воздушным бойцом. Над междуречьем Вислы и Одера Калиновский сбил 8 вражеских самолетов и был удостоен ордена "Виртути Милитари" ("Воинская доблесть"). Советское правительство наградило его орденом Отечественной войны 2-й степени и медалью "За отвагу".

Поручник С. Лобецкий и хорунжий Ю. Чавницкий тоже были смелыми летчиками-истребителями. Их наградили орденами "Крест храбрых".

* * *

Формирование польского объединенного училища и 15-го запасного авиаполка началось в ноябре 1944 года. Оно проходило на базе 6-й школы первоначального обучения летчиков (начальник - полковник Голобородько), которую мы передали друзьям со всеми самолетами и автотранспортом. Туда была направлена большая группа наших опытных преподавателей и

инструкторов. 1 января 1945 года училище было уже готово к приему курсантов.

Отбор кандидатов для обучения проходил нелегко. Польское правительство делало ставку на то, чтобы будущие кадры ВВС Войска Польского состояли из рабочих, трудового крестьянства, интеллигенции, преданных новому демократическому строю, своей партии, способные постоять за интересы народа. Бывая у нас, руководители Войска Польского все время подчеркивали эту мысль. Они оказали нам большую помощь в комплектовании училища.

Для отбора кандидатов в училище создали мандатную комиссию. В ее состав вошел и опытный польский политработник Михаляк. Но среди рабочей и крестьянской молодежи было очень трудно найти людей грамотных, способных в короткие сроки освоить сложную авиационную технику. Прежнее буржуазно-помещичье правительство Польши не заботилось об образовании трудящихся.

Большинству кандидатов приходилось делать скидку: иного выхода не было. Практика оправдала такое снисхождение. Принятые в училище юноши пробелы в общеобразовательной подготовке компенсировали усидчивостью и старанием. Впоследствии они стали хорошими летчиками, опытными авиаспециалистами. Выпускники отчетливо сознавали, что отныне они будут служить трудовому народу, из которого вышли сами.

Подготовка военных кадров серьезно осложнялась незнанием нашими офицерами польского языка.

- А ведь этот пробел надобно устранить, - убежденно сказал мне как-то Яков Иванович. - Язык вполне можно осилить. Было бы желание.

- А кто, - спрашиваю, - будет руководить занятиями?

- Есть такой человек.

Драйчук заглянул в записную книжку и сказал:

- Ковальский, местный учитель.

Зигмунд Ковальский, в прошлом офицер царской армии, для нас действительно оказался находкой. Он прекрасно знал и русский и польский языки, а главное ревностно взялся за наше обучение. Месяца через два мы, занимаясь по вечерам, уже могли более-менее сносно объясняться по-польски.

Однажды я спросил учителя:

- Как местное население отзывается о нашей армии?

Ковальский подумал с минуту и сказал:

- Хочу рассказать вам один случай, выводы делайте сами.

Когда Красная Армия вошла в город, жители нашего дома

бросились в подвал. Немцы, отступая, строчили из автоматов по каждому, кто попадется на глаза. Подбежал один из них к подвалу, где мы находились, и выпустил в темноту очередь. Кто-то дико вскрикнул. Одну женщину фашист убил наповал, другую тяжело ранил. Потом слышим скрежет танков по мостовой и крики "ура!". Сидим ни живы ни мертвы, думаем, как же русские к нам отнесутся. И вот сверху раздается громкий властный голос:

"Кто здесь? Выходи". Поскольку я знаю русский язык, то первым поднялся по ступенькам, приготовившись к самому худшему. Выхожу из подвала и вижу советского сержанта с автоматом. Говорю ему:

- Здесь мирные жители.

- А немцы есть?

- Нет, - отвечаю.

- Тогда сидите, - приказал сержант, - Слышите, какая стрельба на улице? Чего доброго убить могут...

Спустился я к своим и тут же рассказал о разговоре с сержантом. Глаза у женщин сразу посветлели, Страх прошел. А когда выстрелы смолкли, все выбежали на улицу и бросились обнимать советских солдат. А наши освободители детишкам подарки в руки суют - кто хлеб, кто сахар...

В апреле 1945 года в связи с возросшими потребностями в авиационных кадрах объединенное авиационное училище разделили на два. Летное училище, которым остался командовать генерал-майор авиации И. И. Смага, обосновалось в Демблине, а авиационно-техническое, возглавляемое инженер-полковником П. С. Беликовым, - в местечке Бернерово под Варшавой.

При училищах были созданы курсы переподготовки офицеров, причем не только для ВВС, но и для других родов войск. Образовались также школы младших авиаспециалистов.

На 1 мая 1945 года в военно-учебных заведениях ВВС Войска Польского работало 498 советских офицеров. Назову лишь некоторых из них: помощники начальников училищ по летной подготовке А. О. Дубровский и Борткевич, старший преподаватель связи майор Рябинин, преподаватель тактики старший лейтенант Внуков, начальник цикла авиасвязи подполковник Шилов, преподаватель воздушной стрельбы майор Мурашов, преподаватель аэронавигации капитан Коржов, старший преподаватель политподготовки капитан Федербуш,

Дополняя работу училищ и школ, советские командиры готовили себе замену. Польские офицеры сначала были у них дублерами, а затем, освоив специальность, вступали в должность. В процессе обучения крепла дружба между нашими и польскими военными.

С начала организации по март 1945 года училища и школы младших специалистов подготовили и выпустили 1768 авиаторов-поляков, в том числе 209 летчиков, 127 штурманов и воздушных стрелков-радистов, 329 механиков и 1103 младших авиаспециалиста. Благодаря энергичным и бескорыстным усилиям Советского правительства польская авиация за короткий срок превратилась в грозную для врагов силу. Молодая республика обрела свои надежные, крепкие крылья.

Наша помощь Польше не ограничивалась созданием боевых авиационных частей и подготовкой кадров для них. По предложению Советского государства правительство молодой демократической республики приняло специальное постановление об организации гражданского воздушного флота и открытии трех воздушных линий. Были составлены штаты аэропортов, намечены трассы воздушных линий, сделаны расчеты на расход горючего и смазочных материалов. В апреле 1945 года в Польше были сданы в эксплуатацию две воздушные линии.

По мере создания и укрепления ВВС и гражданского воздушного флота, подготовки кадров для них советские офицеры постепенно высвобождались и возвращались на Родину. Но подготовленных в училищах польских специалистов все же не хватало, и департаменту кадров министерства национальной обороны приходилось для доукомплектования частей брать офицеров из пехоты.

В этом деле иногда допускались промахи.

Учитывая специфику авиации, мы просили укрепить политуправление ВВС Войска Польского и политаппарат авиационных частей зрелыми, надежными в идейном отношении людьми, способными на деле проводить политику Польской рабочей партии, готовить из военнослужащих стойких защитников народной Польши.

Должен сказать, что нашу озабоченность о кадрах с должным вниманием восприняли и министерство национальной обороны, и Главное политическое управление Войска Польского. Допущенные промахи впоследствии были выправлены.

С главнокомандующим Войска Польского М. Жимерским у нас с первых дней установились добрые взаимоотношения. Он чутко откликался на наши просьбы, и не было случая, чтобы отклонил какое-то предложение.

Наша первая встреча с ним на польской земле произошла в Люблине, вскоре после того, как я был назначен командующим ВВС Войска Польского. Когда я вошел к нему в кабинет, он встал из-за стола, по-дружески поздоровался и с большим вниманием выслушал мой доклад о составе ВВС Войска Польского и

организации авиационных училищ.

- От желающих вступить в армию нет отбоя, - сказал с удовлетворением Жимерский. - Люди так настрадались при немцах, так рвутся в бой, что, если бы у нас были свои подготовленные офицерские кадры, мы могли уже сейчас развернуть массовую армию. Но кадры, кадры, - заключил он с досадой. - У нас это самое узкое место.

Да, с командными и особенно с политическими кадрами в армии Польши дело в тот момент обстояло действительно туго. И не оставалось ничего другого, как готовить их в спешном порядке.

- Тут ваша помощь, дорогие советские товарищи, - заявил М. Жимерский, для нас просто бесценна.

В тот вечер мы говорили и о других делах. Жимерский подкупал своей простотой, твердой убежденностью в том, что в самые ближайшие годы Польша будет иметь свою сильную, хорошо оснащенную народную армию.

У Жимерского я познакомился с его заместителем генералом Александром Завадским. Он недавно вышел из тюрьмы, куда заточили его гитлеровцы. Завадский был сильно истощен, но в глазах блестел неистребимый дух бойца, чувствовалась большая сила воли. Позже Завадский не раз бывал у нас, помогал советом и делом в формировании польских авиачастей, в подготовке для них квалифицированных кадров.

Накануне нового, 1945 года я пригласил М. Жимерского и А. Завадского приехать к нам в Замостье, познакомиться с училищем, организацией учебной работы. Прибыли они не одни, а вместе с генералами М. Спыхальским, В. Корчицем и командующим бронетанковыми войсками Д. Мостовенко.

Высокие гости осмотрели учебные классы, общежития, побеседовали с нашими офицерами - преподавателями и инструкторами, со своими соотечественниками-курсантами.

- Когда вы успели перестроить эти казармы? - залюбовавшись благоустроенными помещениями, спросил М. Жимерский. - Ведь здесь раньше стоял, кажется, кавалерийский полк?

- Совершенно верно, - отвечаю. - Это работа нашего инженера. - И я представил Жимерскому командира инженерного батальона подполковника Ворону. Эти казармы он строил еще в 1914 году. Теперь вот ему же довелось переделывать их под учебные классы.

- Так сколько же вам лет, товарищ Ворона?- поинтересовался Жимерский.

- Да лет уже немало, - уклончиво ответил подполковник. - Но сил пока хватает. Я счастлив, что довелось снова оказаться в тех местах, где побывал еще до революции. Раньше служил царю,

теперь- своему народу.

- И нашему в том числе, - добавил улыбаясь Жимерский. - Спасибо, большое спасибо.

Потом мы повезли гостей на аэродром, показали им технику.

- Много раз видел, как действуют ваши штурмовики и истребители в воздухе, а вот на земле встречаюсь с ними впервые, - признался Жимерский.

Наши инструкторы давали подробные характеристики каждому типу самолетов, подчеркивая их простоту в эксплуатации и управлении.

- Это хорошо, - заметил Жимерский. - Наши ребята быстро их освоят.

Простота устройства наших самолетов, их надежность имели немаловажное значение. Сроки обучения были сжаты до предела. Тем не менее польские товарищи быстро стали полноправными хозяевами боевых машин.

- Вы сейчас сами увидите, чему научились ваши курсанты, - сказал я Жимерскому.

В это время по сигналу на взлетную полосу вырулил Ил-2. Издавая громоподобный гул, он быстро пошел на взлет. Набрав положенную высоту, самолет развернулся и точно пересек центр поля.

- Неужели наш? - спросил Жимерский, показывая на самолет в небе.

Его недоумение понять было легко. Ведь прошло совсем немного времени, как организовалось училище.

- Ваш курсант, - говорю ему.

Главнокомандующий удовлетворенно покачал головой.

- Не думал, что за такой срок можно поставить училище на ноги. Прошу от моего имени поблагодарить ваших офицеров за усердие и старание.

Потом свое мастерство в исполнении фигур высшего пилотажа на истребителях показывали наши, советские летчики-инструкторы. Гости следили за ними с восхищением.

Знакомство с училищем и аэродромом затянулось допоздна. Я предложил гостям переночевать у нас и вместе встретить Новый год.

Новогодний праздник встретили весело. За столом вспоминали добрые довоенные времена, наиболее яркие боевые эпизоды, шутили, смеялись, пели русские и польские песни. Такая непринужденность и теплота лучше всего способствовали взаимопониманию и сближению.

Руководители Войска Польского и позже не раз бывали у нас в гостях. Они с удовлетворением отмечали, как быстро растут и

крепнут военно-воздушные силы их страны.

* * *

К осени 1945 года организованные нами авиационные училища и школы работали уже на полную мощность. Преподаватели и инструкторы освоились с новой для них обстановкой, стали лучше понимать польский язык. Слушатели тоже уже сносно говорили по-русски. Словом, установился тот благоприятный контакт, который позволял готовить для авиации отличные кадры.

21 июня 1945 года в Демблине состоялся первый выпуск молодых летчиков. По согласованию с польским военным командованием мы постарались придать этому событию торжественный характер. Городок, где размещалось училище, принял праздничный вид: развевались знамена, на клумбах и вдоль дорожек пестрели цветы.

Поздравить первых летчиков-соотечественников с успешным окончанием учебы прибыли начальник Главного штаба Войска Польского генерал В. Корчиц, представители авиационного командования, Главного политического управления, партийных организаций и местных органов управления.

Начинается ритуал посвящения вчерашних курсантов в пилоты. Проходит он весьма торжественно. Вот из строя выходит Станислав Калиновский. На нем повое, с иголочки, обмундирование, до блеска начищенные сапоги, губы плотно сжаты, в глазах и радость и неприкрытая гордость. Да и есть чем гордиться сыну простого крестьянина: отныне он становится военным летчиком, защитником неба своей Отчизны.

В годы гитлеровской оккупации Станислав Калиновский сражался в партизанском отряде. В одном из боев его ранило осколком мины, и парень потерял много крови. Спас его русский партизан, случайно наткнувшийся в лесу на окровавленное тело юноши.

...Калиновский чеканным шагом подходит к столу, за которым разместились командование училища, штаба ВВС Войска Польского, гости, и опускается перед генералом на одно колено. Генерал по древнему рыцарскому обычаю кладет на его плечо обнаженную шпагу, давая этим символическим жестом понять, что отныне юноша - вооруженный защитник своего народа, опора и надежда государства. Калиновский, как клятву, произносит "Служу отчизне!" и возвращается на свое место.

В числе первых выпускников-летчиков оказались тогда две девушки - сестры Ирина и Виргиния Сосновские. Должен сказать, что нам не хотелось принимать их в военную школу. Как ни говорите, а профессия летчика трудна и опасна. Правда, во время

войны в составе нашей воздушной армии сражалось немало женщин. Были среди них и летчицы, и техники, и механики, не говоря уж о врачах, медсестрах, связистах. Знаю, что были женщины - танкисты, артиллеристы, лихие разведчицы. Многие из них отдали свою жизнь за Родину.

Но то была война. Теперь, когда она кончилась, никакой необходимости в призыве на военную службу девушек не возникало. Но сестры Сосновские с такой мольбой упрашивали принять их учиться летному делу, что начальник училища наконец сдался.

- Приму в том случае, - сказал он, - если разрешит командующий ВВС.

А что мне оставалось делать? Ведь я тоже не мог принять решение самостоятельно. Речь-то шла о гражданках другой страны. При первой же возможности я доложил Жимерскому:

- Две ваши девушки-сестрички со слезами на глазах умоляют принять их в военную летную школу. Как быть?

- Сестрички говорите? - переспросил Жимерский, и в его черных умных глазах зажглась искра отеческой ласки. - Да ведь это же здорово! Своим примером они поднимут на добрые дела тысячи других.

Потом прошелся по кабинету и, улыбнувшись, спросил:

- А ваши инструкторы возьмутся их обучать? - А почему не возьмутся? отвечаю. - Раз надо - научим.

- Тогда принимайте. - И добавил:- Конечно, в порядке исключения.

Ирина и Виргиния учились с похвальным старанием, и командование нередко ставило их в пример. За время учебы они повзрослели, похорошели и, по-видимому, разбередили не одно ретивое сердце своих коллег. Это были первые летчицы новой демократической Польши, и все мы горячо, от души поздравили их со званием военных пилотов.

Церемониал посвящения в пилоты закончился товарищеским обедом, на котором было сказано немало хороших слов в адрес первых воздушных бойцов молодого польского государства и наших офицеров, обучавших их.

Первый выпуск польских офицеров-штурманов состоялся в январе 1946 года. Прошел он, так же как и у летчиков, весьма успешно. У меня сохранились оценки, полученные курсантами на выпускных экзаменах. Самый высокий балл пришелся на долю воздушной навигации, воздушной стрельбы, бомбометания и авиасвязи, то есть как раз тех дисциплин, которые для штурманов являются профилирующими.

С отличием окончили тогда училище курсанты Ящук,

Каминский, Грицевич, Мандат, Попик, Малиновский. На торжественном церемониале посвящения польских юношей в офицеры присутствовали представители Главного штаба ВВС Войска Польского во главе с генералом дивизии Стрижевским и генералом бригады Ромейко. Я видел, как на торжественном обеде вчерашние курсанты подходили к начальнику учебно-летной подготовки училища полковнику Златоустову, штурману полковнику Зорину, начальнику цикла тактики подполковнику Бочарову, старшему преподавателю бомбометания подполковнику Кривченя, начальнику цикла аэронавигации майору Нигофу и другим советским офицерам и от всего сердца благодарили их за науку.

Параллельно с училищем мы создали курсы, которые комплектовались из офицеров, прошедших войну в стрелковых частях. Эти курсы, в частности, окончил Ян Рачковский, ныне командующий ВВС Войска Польского.

Польское правительство, командование Войска Польского высоко оценили боевые заслуги авиации в борьбе за освобождение своей страны и участие в окончательном разгроме немецко-фашистских захватчиков. 22 августа 1945 года был издан приказ, подписанный Главнокомандующим Войском Польским, который гласил:

"1 сентября 1939 г. вероломным ударом гитлеровской авиации началась польско-немецкая война. Уже в первые дни и часы войны была уничтожена почти вся польская авиация.

Через четыре года после сентябрьского разгрома, 1 сентября 1943 г., двинулся на фронт сформированный на советской земле 1-й истребительный авиационный полк "Варшава" - зародыш возрожденных воздушных сил Польши, двинулся для того, чтобы отомстить за сентябрьские поражения. На всех участках фронта, где дрался польский солдат, дралась и польская авиация. В сражениях за Прагу и Варшаву, Померанию и Кольберг и, наконец, в большом сражении за Берлин участвуют польские воздушные силы.

В этих сражениях наши самолеты уничтожили сотни автомашин, вагонов, орудий, десятки самолетов, танков, паровозов и складов, рассеяли немало неприятельских сил. Неоднократно наши воздушные части получали благодарность в приказах Генералиссимуса Сталина.

Польский народ никогда не забудет той помощи, которую оказал ему СССР и лично Генералиссимус Сталин, оснастивший нашу авиацию прекрасной техникой и давший замечательных командиров. Приказываю:

1. День 1 сентября считать праздником возрожденной

польской авиации.

2. Наградить полки 4-й Померанской смешанной дивизии орденами "Виртути Милитари V класса": 1-й истребительный авиаполк; 2-й штурмовой авиаполк; 3-й штурмовой авиаполк.

3. Присвоить 2-й штурмовой авиадивизии наименование "Бранденбургской" и наградить ее крестом "Грюнвальда III класса". Присвоить 3-й истребительной авиадивизии наименование "Бранденбургской" и наградить ее крестом "Грюнвальда III класса".

4. Командующему ВВС ВП провести 2 сентября 1945 года воздушный парад с показом достижений авиации над аэродромом Мокотув.

Слава героям-летчикам, павшим за освобождение Отчизны!

Да здравствует возрожденная авиация демократической Польши!"

* * *

О воздушном параде мы знали заранее, поэтому заблаговременно начали к нему готовиться. Составили программу, обсудили ее с командирами частей и авиаучилищ, тщательно проверили материальную часть. Каждый маневр самолетов над аэродромом, каждая пилотажная фигура, которую предстояло выполнить летчикам, были графически изображены на бумаге, сделан расчет по времени и т. д. Я уже располагал некоторым опытом организации воздушных парадов, и теперь он мне весьма пригодился.

2 сентября в Польше впервые после войны состоялись большие празднества. Центральным событием явился, конечно, воздушный парад на аэродроме Мокотув близ Варшавы. Теперь уже польский народ мог по праву гордиться: у него есть своя авиация, которая за короткий срок обрела могучую силу. К тому времени на базе авиационного училища было сформировано и обучено несколько авиационных полков, укомплектованных исключительно польским персоналом. Так что было кому и было на чем демонстрировать пилотажное мастерство.

Окраины широкого поля аэродрома заполнили десятки тысяч зрителей. Здесь, по существу, собралась вся Варшава. Гремит музыка, на флагштоках развеваются разноцветные полотнища. На правительственной трибуне - президент Крайовой Рады Пародовой Болеслав Берут, премьер-министр Осубка-Моравский, вице-президент Владислав Гомулка, Ю. Циранкевич, А. Завадский, начальник Главного штаба В. Корчиц, другие официальные лица польской республики, а также дипломатический корпус и многочисленные гости.

В наступившей после торжественных звуков фанфар тишине к

микрофону подошел Болеслав Берут. Он поздравил летчиков, техников, авиационных специалистов, весь польский пород с авиационным праздником и сказал:

- Благодаря помощи Советского Союза мы создали свои боевые авиационные части, которые достойно сражались с врагом на заключительном этапе войны, участвовали в освобождении от немецко-фашистских захватчиков нашей Родины. Теперь мы за короткий срок подготовили новое поколение военно-воздушных сил и по праву гордимся своей с каждым днем крепнущей авиацией.

Заключительные слова президента потонули в шумных, долго не смолкающих рукоплесканиях.

Затем начался парад. Его открыло подразделение тихоходных, но сыгравших огромную роль на войне самолетов По-2. Маленькая пауза, и в небе над аэродромом стройной колонной появляются знаменитые пикирующие бомбардировщики конструкции Петлякова. Над центром аэродрома, имитируя нападение на вражеские позиции, они один за другим начинают пикировать чуть ли не до самой земли, затем с воем снова взмывают ввысь. Раздаются оглушительные взрывы, вверх поднимаются клубы огня и дыма. Рвались, конечно, не бомбы, а специальные, начиненные взрывчаткой и закопанные в землю ракеты. Но это ничуть не умаляло произведенного на зрителей эффекта. Все было как на войне.

Не успел растаять гул от удалившихся пикировщиков, как на малой высоте, почти над головами зрителей пронеслись грозные штурмовики Ил-2, наводившие страх и ужас на гитлеровцев. На этих машинах советские и польские летчики громили отступавшего врага за Бугом и Вислой, наносили меткие удары бомбами и снарядами по уцелевшим опорным пунктам фашистов на окраинах сожженной и разрушенной Варшавы, добивали врага в его логове - Берлине.

Нам с трибуны хорошо было видно, как в немом оцепенении замер аэродром, как многие инстинктивно пригнулись к земле, будто самолеты и впрямь намеревались нанести по зрителям удар. Да, это была сила, теперь уже своя, польская, предназначенная для защиты Родины.

А вот появилась и группа истребителей. Польские летчики над центром аэродрома, свободным от зрителей, выполняют каскад фигур высшего пилотажа, приводя в восхищение варшавян. Самолеты то с ревом устремляются к земле, то стремительно взмывают вверх, плетут в небе петли, полупетли, крутят бочки, выполняют стремительные боевые развороты.

Стоявший рядом со мной Б. Берут, воспользовавшись

небольшой паузой, спросил удивленно:

- Когда вы только успели научить наших летчиков такому мастерству?

Удивиться было чему. Обычно мастера высшего пилотажа готовятся годами. А тут сумели подобрать таких ребят, которые постигли сложное искусство высшего пилотажа буквально за несколько месяцев усиленных тренировок.

Следом за пилотажниками на горизонте обозначилось множество черных точек. Приближалась большая колонна транспортных крылатых кораблей. Зрители как завороженные следили за их приближением. Вот они, натужно урча моторами, уже над головами. Вдруг от впереди идущего самолета отделилась одна черная фигура, затем - другая, третья, и вскоре уже все небо расцветилось куполами парашютов. Кто-то на трибуне пробовал сосчитать их, но вскоре сбился. И не мудрено. Пятьсот парашютистов приземлились тогда на зеленом ковре аэродрома. Толпа опрокинула веревочное заграждение и устремилась к ним.

Мне потом рассказывали, что многие из варшавян, присутствовавшие на празднике, не верили, что это польские парашютисты.

- Русские своих солдат сбросили с самолетов, - говорили скептики.

Каково же было удивление и радость варшавян, когда все пятьсот здоровых, мужественных парней в летных комбинезонах оказались их соотечественниками.

Праздник под шумные рукоплескания и крики восторга закончился оригинально: над зрителями, строго выдерживая равнение, прошла группа спортивных самолетов, выписав в небе всего лишь две буквы: "Л и П". Это означало "Летництво польское" (польская авиация).

Да, демократическая Польша отныне имела свою авиацию, свои летные кадры, которыми она по праву гордилась,

В то время польский авиационный журнал "Крылатая Польша" редактировал майор Януш Пшимановский (ныне известный писатель, автор книги и одноименного сценария кинокартины "Четыре танкиста и собака" и соавтор сценария фильма "Вызываем огонь на себя"). С нами Пшимановский находился в тесной дружбе и широко показывал на страницах журнала жизнь и учебу польских авиаторов. Воздушному параду был тогда посвящен специальный номер. Особенно выразительными получились иллюстрации.

* * *

В 1947 году, выполнив поставленную перед нами задачу, я,

как и другие советские офицеры и генералы, вернулся на Родину. Свои полномочия командующего ВВС Войска Польского сдал Александру Ромейко, о котором уже рассказывалось. Это был достойный генерал, прошедший почти все ступеньки многотрудной служебной лестницы и получивший в годы войны и послевоенного строительства армии огромный опыт. Он отличался завидным человеческим обаянием, кипучей энергией и отменными организаторскими способностями. Я ни на минуту не сомневался, что он успешно справится с новыми для себя обязанностями руководителя одного из видов вооруженных сил. Для этого генерал Ромейко имел нужные и партийные и деловые качества.

Способные преемники нашим офицерам и генералам подобрались в штабе ВВС и в органах политического руководства.

Уезжали мы из этой страны с чувством исполненного долга. Правительство Польши, командование Войска Польского сердечно нас отблагодарили.

Позже в составе советских военных делегаций мне довелось дважды побывать в этой стране. Первый раз мы ездили на празднование 20-летия Польской Народной Республики, а вторично в дни двадцатилетнего юбилея ее военно-воздушных сил. Отрадно было сознавать, что кровь, пролитая нашими воинами за освобождение Польши, труд наш, вложенный в создание вооруженных сил молодого народного государства, не пропали даром.

В войну я видел пожарища Польши, снесенные с лица земли села и города, руины бывшей красавицы - Варшавы. Видел изможденные лица освобожденных из концентрационных лагерей поляков, полные страдания глаза женщин и детей, потерявших кров, родных и близких.

Тогда казалось, что потребуются годы и годы, чтобы залечить страшные раны войны, заставить снова цвести и плодоносить пропитанную кровью землю, улыбаться детей. Слишком велик был ущерб, нанесенный Польше гитлеровскими бандитами.

Но тогда же я видел людей, познавших подлинную свободу, ставших хозяевами своей земли, своих разрушенных дотла фабрик и заводов. На их лицах была светлая радость и вдохновение. Я видел, как они с лопатами и кирками в руках начинали разбирать руины и пепелища, возводить первые здания, распахивать первые крестьянские нивы. Народу, который особенно пострадал в минувшую войну, предстояло совершить чудо созидания.

И он ее с нашей братской помощью совершил. Мы ходили по улицам Варшавы и не узнавали ее. Широкие проспекты, светлые

многоэтажные жилые дома, стройные ряды молодых деревьев, всюду цветы. Дымили фабрики и заводы, перекликались гудками паровозы, всюду бурлила жизнь. Мы побывали во многих других городах и видели то же самое. Польша восстала, как Феникс из пепла. Нас приветливо встречали на предприятиях и учреждениях, выражали чувства братской любви и уважения.

Побывали мы также в воинских частях, на аэродромах и в военных училищах, видели молодых, с безукоризненной строевой выправкой, солдат и офицеров защиту и надежду народной Польши. Мне особенно приятно было встретить своих воспитанников. Многие из них стали старшими офицерами и генералами, занимали в армии видные командные и политические должности.

Не встретил я только одного: старой боевой техники, на которой мы завершили войну и обучали первых польских авиаторов. На бетонированных площадках войсковых аэродромов стояли грозные современные ракетоносцы истребители, бомбардировщики, другие типы новейших самолетов.

Нам показали, чего достигли польские летчики в последние годы. Высший пилотаж, который они демонстрировали над аэродромом, у каждого из нас вызвал восхищение.

Польская авиация обрела сверхзвуковые крылья, а Войско Польское в целом стало могучим щитом и мечом, способным вместе с другими вооруженными силами стран Варшавского Договора постоять за интересы социалистического лагеря.

* * *

Оглядываясь на пройденный путь, я нередко задумываюсь, каким же тяжелейшим испытаниям подвергалось Советское государство на протяжении своей более чем полувековой истории: голод, разруха, неоднократный схватки с международным империализмом. И самым суровым испытанием явилась война с германским фашизмом.

Но советский пород нашел в себе силы побороть все невзгоды, залечить нанесенные врагом тяжкие раны, героическим трудом возвеличить свою страну и превратить ее в могучий бастион мира на земле. И силы эти дали народу Великий Октябрь, партия Ленина.

В боях с врагами мы отстаивали не только свободу и независимость своей Родины, но и бескорыстно помогали другим народам в их борьбе за национальное и социальное освобождение. И я буду счастлив, если эта книга, посвященная нашим славным авиаторам, хоть в какой-то мере поможет читателю составить представление о героических делах советских людей - патриотов и интернационалистов.